

Christina Martinez Hipólito

AS CONCESSÕES DE RODOVIAS NO SUL DO BRASIL

Tese apresentada no Programa de Pós-graduação em Geografia, Departamento de Geografia, do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina, como requisito para obtenção do Título de Doutora em Geografia.

Orientador: José Messias Bastos

FLORIANÓPOLIS
2016

Ficha catalográfica elaborada por Cláudia Kautzmann –
CRB14/1214

H667c Hipólito, Christina Martinez

As concessões de rodovias no sul do Brasil / Christina
Martinez Hipólito ; orientador, José Messias Bastos. -
Florianópolis, 2016.

303 p.; il.

Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Santa Catarina.
Programa de Pós-graduação em Geografia.

1. Rodovia. 2. Concessão. 3. Região Sul do Brasil. I.
Bastos, José Messias. II. Universidade Federal de Santa
Catarina. Programa de Pós-graduação em Geografia. III. Título.

CDD 388.1

Christina Martinez Hipólito

AS CONCESSÕES DE RODOVIAS NO SUL DO BRASIL

Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina em cumprimento a requisito parcial para a obtenção do título de Doutor em Geografia.

APROVADA PELA BANCA EXAMINADORA
EM FLORIANÓPOLIS XX DE DEZEMBRO DE 2016

Prof. Dr. Aloysio Marthins de Araújo Junior
Coordenador do Curso

Banca Examinadora:

Prof. José Messias Bastos, Dr.
Orientador
Universidade Federal de Santa Catarina

Profa. Raquel Maria Fontes do Amaral Pereira, Dra.
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof. Fábio Napoleão, Dr.
Universidade Estadual de Santa Catarina

Profa. Isa de Oliveira Rocha, Dra.
Universidade Estadual de Santa Catarina

Prof. Carlos Cassemiro Casaril, Dr.
Universidade Estadual do Oeste do Paraná

Prof. César Augusto Avila Martins, Dr.
Universidade Federal do Rio Grande

À minha mãe, Zoraide,
ao meu marido (*in memoriam*), Francisco,
e à minha filha, Gabriela.

AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador Prof. Doutor José Messias Bastos, pela importante contribuição intelectual.

Aos professores do Doutorado, que se dedicaram à tarefa de compartilhar experiências e conhecimentos.

Aos professores Doutores que participaram de minha qualificação, Fábio Napoleão e Raquel Maria Fontes do Amaral Pereira, pelas análises e contribuições que impulsionaram minha pesquisa.

Aos servidores do Instituto Federal de Educação de Santa Catarina pela compreensão nas minhas ausências em eventos importantes para o campus.

Aos amigos, que durante todo esse trajeto, participaram incentivando à conclusão do trabalho.

Finalmente, externo meus agradecimentos à minha mãe, grande incentivadora e admiradora de meu trabalho.

HIPÓLITO, Christina Martinez. **As concessões de rodovias no sul do Brasil**. 2016. 303 p. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2016.

RESUMO

O processo histórico da construção de rodovias no Sul do Brasil, que culminou na concessão de rodovias à iniciativa privada é resultado da incapacidade do poder público financiar obras de infraestrutura para a melhoria das condições das rodovias. O fato é agravado quando a Região Sul, da mesma forma que o Brasil, escoa, predominantemente, sua produção, através de rodovias. Tal situação eleva os gastos com recuperação, manutenção, sinalização e fiscalização. Portanto, o estrangulamento do referido setor provoca entraves na logística de transportes, contribuindo para o encarecimento dos produtos que chegam ao consumidor final. A saída que se encontrou para desobstruir os nós de estrangulamento foi conceder à iniciativa privada a administração e a conservação das rodovias da em troca da cobrança de pedágio. A presente pesquisa discorre sobre o contexto socioeconômico brasileiro que culminou na opção preferencial pelas rodovias, os órgãos públicos responsáveis por esse modal, as ações governamentais e as diferentes formas de contratação das concessionárias de rodovias, analisando a atuação das mesmas na Região Sul do Brasil.

Palavras-chave: Rodovia. Concessão. Região Sul do Brasil.

HIPÓLITO, Christina Martinez. **As concessões de rodovias no sul do Brasil**. 2016. 303 p. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2016.

ABSTRACT

The historical process of highway construction in southern Brazil, which culminated in the concession of highways to private initiative, is a result of the inability of the public power to finance infrastructure works to improve road conditions. The fact is aggravated when the South Region, like Brazil, predominantly flows through the highways. This situation increases the expenses with recovery, maintenance, signaling and inspection. Therefore, the bottleneck of this sector causes obstacles in the transport logistics, contributing to the increase of the products that reach the final consumer. The exit that was found to unclog the bottleneck nodes was to grant to the private initiative the administration and the conservation of the highways in exchange for the toll collection. The present study deals with the Brazilian socioeconomic context that culminated in the preferential option for the highways, the public agencies responsible for this modality, the governmental actions and the different ways of contracting the highway concessionaires, analyzing their performance in the Southern Region of Brazil.

Key words: Highway. Concession. South region of Brazil.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Trecho do antigo caminho das tropas preservado em Lages tangenciada por muros de taipa.....	33
Figura 2 – Rodovias radiais.....	40
Figura 3 – Rodovias longitudinais.....	41
Figura 4 – Rodovias transversais.....	42
Figura 5 – Rodovias diagonais.....	43
Figura 6 – Concessões e pedágios no mundo	137
Figura 7 – Rodovias concessionadas em Santa Catarina.....	177
Figura 8 – Traçado original do contorno de Florianópolis	184
Figura 9 – Traçado atual do contorno de Florianópolis	186
Figura 10 – Massa asfáltica da Autopista Litoral Sul.....	187
Figura 11 - Massa asfáltica da Autopista Accesos de Madrid..	188
Figura 12 – Rodovias concessionadas no Rio Grande do Sul.	191
Figura 13 – Praças de pedágio da Ecosul.....	199
Figura 14 – Rodovias administradas pela CONCEPA.....	201
Figura 15 – Praças de pedágio da CONCEPA.....	202
Figura 16 – Rodovias concessionadas no Paraná	213
Figura 17 – Rodovias pedagiadas do Paraná.....	233
Gráfico 1 – Distribuição da malha rodoviária.....	47
Gráfico 2 – Matriz de transportes de cargas.....	48
Gráfico 3 – Transporte de cargas no Brasil segundo o modal .	104
Gráfico 4 – Malha rodoviária concessionada (extensão em Km)	121
Gráfico 5 – Dívida pública x PIB (%).....	138
Mapa 1 – Rodovias Federais da Região Sul	55
Mapa 2 – Etapas dos programas de concessões.....	59
Mapa 3 – Entroncamentos Porto-Ferrovia no Brasil.....	85
Mapa 4 – Sistema ferroviário de carga no Brasil	87
Mapa 5 – Cabotagem no Brasil.....	93
Mapa 6 – Portos secos e suas áreas de influência	109
Mapa 7 – Malha multimodal brasileira	111
Mapa 8 – Trechos rodoviários concessionados na Região Sul do Brasil.....	175
Mapa 9 – Autopista Planalto Sul com localização das praças de pedágio.....	180

Mapa 10 – Autopista Litoral Sul com suas Praças de pedágio	182
Mapa 11 – Rodovias sob concessão da EGR	196
Mapa 12 – Rodovias administradas pela Ecosul.....	198

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Malha rodoviária do Brasil	46
Quadro 2 – Rede do Sistema Nacional de Viação – Jurisdição Federal.....	54
Quadro 3 – Malha ferroviária regional brasileira.....	72
Quadro 4 – Malha ferroviária total concedida e suas conexões.	73
Quadro 5 – Situação atual quanto à operação ferroviária	73
Quadro 6 – Malha ferroviária concedida e suas conexões	74
Quadro 7 – Trechos concedidos: Ferrovia Centro-Atlântica S.A.	75
Quadro 8 – Trechos administrados pela MRS Logística S.A.	76
Quadro 9– Trecho concedido à Ferrovia Tereza Cristina S.A....	77
Quadro 10 – Trecho ferroviário América Latina Logística Malha Sul S.A.....	78
Quadro 11 – Trechos concedidos à Ferrovia Transnordestina Logística S.A.	79
Quadro 12 – Trechos concedidos à ALL – América Latina Logística Malha Paulista S.A	80
Quadro 13 – Trechos concedidos à EFVM - Estrada de Ferro Vitória a Minas.....	81
Quadro 14 – Trechos concedidos à EFC - Estrada de Ferro Carajás	82
Quadro 15 – Trechos concedidos à FERROPAR.....	82
Quadro 16 – Trechos concedidos à VALEC S.A.	83
Quadro 17 – Situação atual da concessão VALEC S. A.	84
Quadro 18 – Linha do tempo da cabotagem no Brasil	91
Quadro 19 – Portos secos no Brasil	100
Quadro 20 – Concessionárias de rodovias.....	122
Quadro 21 – Rodovias concessionadas do estado de São Paulo	123
Quadro 22 – Rodovias administradas por concessionárias	126
Quadro 23 – Concessão no estado da Bahia.....	127
Quadro 24 – Concessionárias no Brasil	129
Quadro 25 – Evolução tarifária da NOVADUTRA S/A e da AUTOPISTA LITORAL SUL S/A	131
Quadro 26 – Empresas concessionárias no Brasil por estado.	141
Quadro 27 – Empresas de logística que atuam no estado do Paraná	146

Quadro 28 – Empresas de logística que atuam no estado de Santa Catarina	153
Quadro 29 – Empresas de logística que atuam no estado do Rio Grande do Sul	161
Quadro 30 – Concessões Rodoviárias por Estado (2012)	171
Quadro 31 – Tarifas Autopista Planalto Sul (R\$)	179
Quadro 32 – Localização referencial das praças de pedágio da Autopista Planalto Sul	181
Quadro 33 – Tarifas de Pedágio Autopista Litoral Sul	183
Quadro 34 – Valores do pedágio das concessionárias gaúchas para veículos de passeio	195
Quadro 35 – Tarifas de pedágio da Ecosul	200
Quadro 36 – Tarifas de pedágio da CONCEPA (R\$)	203
Quadro 37 – Rodovias administradas pela ECONORTE	207
Quadro 38 – Rodovias administradas pela Viapar	207
Quadro 39 – Rodovias administradas pela Ecocataratas	208
Quadro 40 – Rodovias administradas pela Caminhos do Paraná	208
Quadro 41 – Rodovias administradas pela Rodonorte.....	209
Quadro 42 – Rodovias administradas pela Ecovia.....	209
Quadro 43 – Rodovia administrada pela ECONORTE.....	210
Quadro 44 – Rodovia administrada pela Viapar.....	210
Quadro 45 - Rodovias administradas pela Ecocataratas	210
Quadro 46 – Rodovia administrada pela Caminhos do Paraná.....	211
Quadro 47 – Rodovias administradas pela Rodonorte.....	211
Quadro 48 – Rodovias administradas pela Ecovia.....	212

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Principais mercadorias transportadas pela cabotagem no Brasil.....	94
Tabela 2 – Empresas de logística atuantes no Brasil.....	98
Tabela 3 – Classificação do estado geral das rodovias por região e unidade da Federação nos anos de 2005 e 2015 (km)	173
Tabela 4 – Distribuição do Volume Diário Médio (VDM) por praça de pedágio: Estimativas de tráfego	190
Tabela 5 – Tarifas de pedágio da Rodonorte (R\$)	214
Tabela 6 – Tarifas de pedágio da Ecocataratas (R\$)	216
Tabela 7 – Tarifas pedágio Lote 01 da Econorte (R\$).....	218
Tabela 8 – Tarifas pedágio da Ecovias Caminhos do Paraná S/A (R\$).....	220
Tabela 9 – Tarifas pedágio a serem praticados pela Autopista Litoral Sul (R\$).....	221
Tabela 10 – Tarifas pedágio a serem praticados pela Autopista Planalto Sul (R\$)	222
Tabela 11 – Tarifas pedágio a serem praticados pela Autopista Régis Bittencourt (R\$)	223
Tabela 12 – Tarifas de pedágio da Rodonorte	224
Tabela 13 – Tarifas de pedágio da Rodonorte	226
Tabela 14 – Tarifas de pedágio da Rodonorte	226
Tabela 15 – Tarifas de pedágio da Viapar (R\$).....	228

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABAD	- Associação Brasileira de Atacadistas e Distribuidores
ABEPRA	- Associação Brasileira de Portos Secos e Clias
AGEPAR	- Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Infraestrutura do Paraná
AGERGS	- Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Rio Grande do Sul
ANTT	- Agência Nacional de Transportes Terrestres
BBO	- Buy, Build and Operate
BNDES	- Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BOO	- Build, Own and Operate
BOT	- Build, Operate and Transfer
BTO	- Build, Transfer and Operate
CGPERT	- Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias
CIDE	- Contribuição sobre Intervenção no Domínio Econômico
CLM	- Council of Logistics Management
CLT	- Consolidação das Leis do Trabalho
CNT	- Confederação Nacional de Transportes
COREPES	- Conselhos Comunitários das Regiões das Rodovias Pedagiadas
CPI	- Comissões Parlamentares de Inquérito
CSN	- Companhia Siderúrgica Nacional
DAER	- Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem
DASP	- Departamento Administrativo do Setor Público
DEC	- Departamento de Engenharia e Construção
DNER	- Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNIT	- Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DSG	- Diretoria de Serviço Geográfico
EGR	- Empresa Gaúcha de Rodovias
EPL	- Empresa de Planejamento em Logística
FAEP	- Federação da Agricultura do Estado do Paraná
FEE	- Fundação de Economia e Estatística
FIA	- Fundação Instituto de Administração

FIEP	- Federação Paranaense da Indústria
FND	- Fundo Nacional de Desenvolvimento
FRN	- Fundo Rodoviário Nacional
IBGE	- Instituto Nacional do Mapeamento e o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS	- Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
IME	- Instituto Militar de Engenharia
PAC	- Programa de Aceleração do Crescimento
PAC	- Programa de Aceleração do Crescimento
Rodovias	
PEL	- Programa de Exploração do Lote
PER	- Programa de Exploração da Rodovia
PIL	- Programa de Investimentos em Logística
PMI	- Procedimento de Manifestação de Interesse
PNCV	- Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade
PND	- Programa Nacional de Desestatização
PNLT	- Plano Nacional de Logística e Transportes
PNV	- Plano Nacional Viação
PPA	- Plano Plurianual
PPP	- Parcerias Público-Privadas
REIDI	- Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura
RFFSA	- Rede Ferroviária Federal
SAU	- Serviços de Atendimento aos Usuários
SENAI	- Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SESI	- Serviço Social da Indústria
SNV	- Sistema Nacional de Viação
TBP	- Taxa Básica de Pedágio
TCU	- Tribunal de Contas da União
TKU/KM	- Tonelada por quilômetro Útil

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	23
2	CAMINHOS E DESCAMINHOS: SAÍDAS PARA A REALIDADE APRESENTADA.....	29
2.1	Os Caminhos.....	29
2.2	As Rodovias.....	34
2.3	Pavimentações.....	52
2.4	Ações governamentais.....	56
2.5	Controvérsias rodovias x ferrovias.....	62
2.6	Declínio da cabotagem.....	88
2.7	Logística.....	95
3	FUNCIONAMENTO DAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS.....	113
3.1	Gerenciamento das concessões.....	113
3.2	As concessões no governo FHC.....	121
3.3	As concessões no governo Lula/Dilma.....	125
3.4	Elementos condicionantes à concessão para a iniciativa privada.....	132
3.5	Concessões no mundo.....	134
3.6	Empresas concessionárias no Brasil.....	139
4	AS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS NO SUL DO BRASIL.....	145
4.1	A questão logística no Sul.....	145
4.2	Os contratos de concessão de rodovias no Sul do Brasil.....	167
4.3	As concessões de rodovias em Santa Catarina.....	176
4.4	As concessões de rodovias no Rio Grande do Sul....	189
4.5	As concessões de rodovias no Paraná.....	206
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	235
	REFERÊNCIAS.....	243
	APÊNDICE A – SITES CONSULTADOS PARA CONSTRUÇÃO DO QUADRO 27.....	255
	APÊNDICE B – SITES CONSULTADOS PARA CONSTRUÇÃO DO QUADRO 28.....	259
	APÊNDICE C – SITES CONSULTADOS PARA CONSTRUÇÃO DO QUADRO 29.....	263
	ANEXO A – LEI N. 11.079 – PPP.....	265
	ANEXO B – LEI N. 13.334 – PPI.....	291

1 INTRODUÇÃO

A cobrança pela passagem em vias públicas ou privadas surgiu na antiguidade, pois já se percebia a importância das estradas no transporte de exércitos e riquezas e a obtenção de lucros pela exploração da concessão. Assim, os problemas oriundos dos financiamentos das rodovias e a cobrança de pedágio também são antigos. Índícios históricos registram a cobrança nas estradas entre Síria e Babilônia há mais de 4 mil anos. No império Romano, o chamado *portorium* era uma tarifa obrigatória sobre diversas atividades, entre elas o trânsito de bens em estradas romanas, sendo o valor diretamente proporcional à quantidade de mercadorias que pela estrada passassem (MACHADO, 2005). Roma estabeleceu uma rede de estradas pavimentadas de 85.000 km² e passou a cobrar essas tarifas devido ao alto custo de manutenção (SAVARIS, 2008).

Na Europa da Idade Média, a cobrança de tarifas para a utilização das estradas foi largamente utilizada não com intuito de conservar essas vias de transporte, e sim, como forma de proteção das mercadorias que por elas passavam. Dessa forma, o senhor feudal, cobrava pedágio sobre todas as mercadorias em circulação em um determinado ponto. Esse modelo se espalhou fortemente por toda a França até a Revolução Francesa, quando a passagem pelas estradas passa a ser gratuita novamente. Na Inglaterra e nos Estados Unidos, o desenvolvimento ferroviário culminou no fim da cobrança de pedágio. Assim, tal cobrança desapareceu do Ocidente na primeira metade do século XIX.

Somente com o surgimento da indústria automobilística no século XX é que ressurge a cobrança de pedágio devido ao aumento do volume de transporte rodoviário e consequente necessidade de se construir novas rodovias. Estas seriam mantidas mediante a cobrança de pedágios efetuados tanto pelo setor público quanto pelo setor privado. Entretanto, essas rodovias deveriam apresentar modelos de cobrança mais modernos no intuito de superar as ferrovias promovendo um maior desenvolvimento econômico (SAVARIS, 2008).

Assim, segundo Michel e Senna (2007), vários instrumentos de precificação da cobrança viária foram estabelecidos, tais como: cobrança baseada em trechos, cobrança por área, cobrança por cordão, impostos sobre

veículos, impostos sobre combustíveis e a cobrança eletrônica com base na distância percorrida.

Com exceção da cobrança através de impostos, todas as outras estão baseadas em pontos de cobrança, cuja arrecadação é efetuada em pontos de passagem nas rodovias.

Nesse contexto, a cobrança por área é realizada pelo uso de um determinado veículo dentro de uma área definida; já a cobrança por cordão é feita em diversos pontos estabelecidos em todas as entradas de uma determinada área (centro urbano); e a cobrança baseada na distância percorrida, o condutor do veículo irá pagar somente pelos quilômetros percorridos.

Assim sendo, os pequenos e discretos locais de cobrança de pedágio do passado deram lugar a construções em destaque com aparato tecnológico de cobrança. Da mesma forma, a prestação de contas pela cobrança de pedágio passou a ser utilizada como forma de contraprestação servindo como “meio de amortização e remuneração do capital investido na construção de modernas rodovias” (SAVARIS, 2008, p. 210), ou seja, o usuário paga pelos investimentos e melhorias efetuados nas rodovias e não só pelo direito de usá-la como era no passado.

É, pois, nesse contexto, que há um aumento na despesa para a construção e manutenção das estradas. Portanto, a necessidade de financiamento é cada vez maior.

No Brasil a integração territorial se fez com a construção do sistema rodoviário levado a efeito por empresas públicas. Não obstante, a partir da crise da dívida dos anos 80, o Estado se viu impossibilitado em continuar a realizar os investimentos que se faziam necessários, começando assim, a encontrar dificuldades em conservar suas rodovias. Além do mais, novas rodovias precisavam ser construídas e o país corria o risco de impossibilitar seu desenvolvimento econômico em decorrência da falta de uma infraestrutura adequada para atender à demanda de crescimento do país.

Nesse contexto, na década de 1990, algumas tentativas de concessão de rodovias à iniciativa privada foram iniciadas; todavia, esse processo tomou impulso somente no início do século XXI, quando a legislação estava pronta para dar suporte a esse novo modelo de administração de rodovias.

O sul brasileiro adotou o mesmo caminho do restante do país, investindo na construção e pavimentação de rodovias no intuito de facilitar o escoamento da produção, auferindo maiores

possibilidades de competitividade nacional e internacional para suas empresas. Da mesma forma que o Brasil, começou a enfrentar dificuldades para ampliar e fazer a manutenção de sua rede rodoviária. Por isso, Santa Catarina adotou na década de 1990 a primeira experiência nacional de concessão de rodovias à iniciativa privada, resultando em uma série de problemas de natureza judicial, que acabou por impedir a efetivação da concessão. Assim sendo, somente no século XXI, especificamente em 2008, o estado se viu diante de um novo processo de concessão de rodovias, só que, dessa vez, perpetrada pelo Governo Federal, onde a empresa espanhola OHL assumiu a administração de duas rodovias catarinenses (BR 101: subsidiária Litoral Sul e BR 116: subsidiária Planalto Sul).

Paraná e Rio Grande do Sul optaram pela concessão de rodovias no final da década de 1990. Assim, atualmente o estado do Paraná conta com 9 concessionárias de rodovias: Caminhos do Paraná, Ecocataratas, Econorte, Ecovia, Litoral Sul, Planalto Sul, Régias Bittencourt, Rodonorte e Viapar. O Rio Grande do Sul, por sua vez, possui 2 concessionárias: Concepa e Ecosul.

Para tanto, algumas questões se tornam relevantes. A primeira diz respeito à importância econômica que essa atividade tem para a economia do Sul do Brasil. A Segunda refere-se ao fato de que, a partir dos anos de 1990 o gerenciamento das rodovias por concessionárias resultou em mudanças associadas à qualidade dos serviços, como por exemplo, estradas bem sinalizadas, serviço de primeiros socorros rápido e eficiente, redução do impacto ambiental, etc., permitindo que a população usuária dessas estradas tivesse um canal de comunicação com as concessionárias através do serviço de atendimento ao consumidor.

Dessa forma, as concessões acabam por transformar a forma de gerenciamento de um Estado, pois para atrair empresas interessadas em administrar as rodovias o país tem que modificar e criar leis, instituir novos órgãos de fiscalização, além de trabalhar no sentido de minimizar a antipatia da população com a cobrança de pedágios.

Assim, é mister desvendar o impacto direto e indireto no surgimento de economias e deseconomias de aglomeração e na alteração e criação de sistemas de logística.

A terceira questão fundamenta-se na necessidade de atualizar e ampliar a base conceitual e analítica disponível na literatura brasileira sobre a geografia econômica, de modo a contribuir para a compreensão dos processos de concessão de rodovias à iniciativa privada que acontecem no Sul do Brasil.

Desse modo, esta pesquisa tem por objetivo primordial desvendar o impacto geográfico, econômico e social da concessão de rodovias no Sul do Brasil. Esse objetivo central pressupõe a necessidade de objetivos específicos, tais como identificar e avaliar o gerenciamento das concessionárias de rodovias do Sul do Brasil; identificar as estratégias empresariais no que diz respeito aos processos de aquisições e fusões; investigar o papel desempenhado pelo Estado e pelos governos federais e estaduais na criação de medidas político-institucionais que impulsionaram a expansão das concessões e examinar os contratos de concessão no sentido de perceber sua aplicação no gerenciamento das concessionárias.

Destarte, a presente pesquisa terá como base teórico-metodológica contribuições que permitam analisar a inter-relação entre a economia e geografia. Para o conjunto da pesquisa proposta, a contribuição teórica refere-se à categoria de formação sócio espacial desenvolvida por Santos (2006) e a de território usado. A categoria de formação sócio espacial deriva da formação econômico-social elaborada por Marx e Engels para compreender o desenvolvimento histórico-econômico de uma dada sociedade.

Santos (2006) afirma que a formação econômica e social é indissociável da realidade histórico-concreta, geograficamente localizada. Assim, a noção de formação econômico-social encaixa-se nas formações históricas e geograficamente localizadas, isto é, nas formações sócio espaciais. Assim, a noção de formações sócio espaciais adquire o status de formações históricas e geograficamente localizadas, pois o impacto das novas tecnologias pressupõe que a formação espacial é uma condicionante das relações sociais.

Outrossim, a base teórica fundada na ideia da formação sócio espacial, proposta por Milton Santos [et. al.] (2000, p. 100), nos leva a perceber esse território tanto como “o resultado do processo histórico quanto à base material e social das novas ações humanas”. Esta análise permite um olhar abrangente da totalidade das causas e dos efeitos do processo socioterritorial,

ou seja, a consideração das “múltiplas determinações” responsáveis pela realidade atual.

No caso do Sul do Brasil, é necessário compreender como o seu ambiente econômico e institucional pode contribuir para o desenvolvimento e expansão do sistema de concessões.

Esses referenciais auxiliarão na compreensão das estratégias e do comportamento das empresas que atuam no sul do país, pois uma mesma empresa que atua em diferentes estados possui rotinas distintas em função das peculiaridades de sua trajetória de constituição e crescimento.

Outro aporte teórico assenta-se na proposta de Ignácio Rangel sobre a atuação do Estado na criação e implementação de medidas político-institucionais capazes de engendrar crescimento e/ou crise na administração de rodovias. As medidas político-institucionais adotadas e implantadas pelo Estado podem agir de maneiras diferenciadas e específicas a determinados setores e empresas.

Nesse contexto, Rangel abre debate sobre estatismo *versus* privatismo, destacando que “antes, durante e depois da crise teremos atividades estatais e atividades privadas.”(2005, p. 417) Afirma que existem inúmeros serviços de utilidade pública que são candidatos naturais à privatização e que o Estado não pode arcar com o capital exigido por todos os serviços. Por outro lado, a empresa privada precisa de oportunidades de investimentos. Assim, segundo Rangel(2005), devido a condição orgânica do sistema econômico, a empresa privada nem sempre se interessa por todas as atividades essenciais, exigindo, dessa forma, que o Estado cuide de algumas atividades enquanto ela cuida de outras.

Pensando no debate anteriormente descrito, a pesquisa é estruturada a partir da introdução que apresenta a proposta de desenvolvimento de três capítulos. O primeiro capítulo trata da gênese das rodovias, desde os primeiros caminhos abertos até a opção brasileira pelo modal rodoviário, discutindo a decadência do modal ferroviário e o de cabotagem em detrimento do sistema rodoviário.

No segundo capítulo, é analisado como se dá o gerenciamento das empresas concessionárias do sul do país, com suas leis e regulamentos e como se distribuem pelos três estados. A partir disso, é feito um comparativo entre as concessões efetuadas durante o governo do presidente

Fernando Henrique Cardoso e os governos do presidente Luiz Inácio da Silva e da presidente Dilma Rousseff, analisando as diferenças contratuais efetuadas nesses governos. Além disso, serão tratados assuntos relacionados a questões trabalhistas, como também os inúmeros serviços que devem ser ofertados pelas concessionárias.

O terceiro capítulo analisa as concessões rodoviárias nos três estados sulistas, explanando suas diferenças e de que forma a população é afetada. Do mesmo modo são elaborados e analisados mapas destacando os fluxos e nós de estrangulamentos existentes nas rodovias do Sul do Brasil.

A tese é encerrada com as considerações finais que apresentam as principais conclusões alcançadas e procuram delinear as futuras ações necessárias para a continuação do processo de concessões à iniciativa privada no Sul brasileiro. Constitui-se, também, como parte desta pesquisa, as referências, os apêndices e os anexos.

2 CAMINHOS E DESCAMINHOS: SAÍDAS PARA A REALIDADE APRESENTADA

2.1 Os Caminhos

O processo histórico de ocupação do Brasil foi determinante para a estruturação da malha rodoviária brasileira. No período colonial, o reconhecimento e a posse da nova terra se deram a partir do litoral. A consolidação da colonização aconteceu com as capitanias hereditárias, que continuaram concentrando a população da colônia no litoral; entretanto, “a ligação entre as capitanias era precária” (FAUSTO, 2010, p. 47). Era mais fácil vir de Lisboa para a capitania de São Vicente que ir de São Vicente para a Bahia (FAUSTO, 2010). Ao longo de todo o período colonial até a independência, em 1822, o Brasil expandiu sua ocupação com as bandeiras paulistas em direção ao oeste, dos criadores de gado para o sertão do Nordeste e os campos naturais do Sul, além da economia agrícola tributária da mineração na região das Minas Gerais; e, apesar disso, vastas regiões do país ainda formavam grandes vazios populacionais.

Até o fim do século XIX e início do século XX, o país continuava a ser um país essencialmente agrícola com a vida econômica das regiões praticamente gravitando em torno de um mercado regional que se ligava a um porto e ao mercado externo (RANGEL, 2005). Havia poucas estradas que interligavam os polos regionais, e estes, por sua vez, possuíam boas estradas para atender sobretudo ao seu mercado regional, ou seja, que levassem suas mercadorias aos portos.

No Paraná, com a economia baseada na produção e comercialização da erva-mate, madeira e pecuária, tinha como principais meios de comunicação as estradas carroçáveis, e depois, ferrovias. Por essas vias circulavam suas riquezas, contudo, como o governo não tinha condições de investir na expansão da rede ferroviária, estradas de rodagem passaram a ligar as zonas mais povoadas e as zonas produtoras às estradas ferroviárias, passavam por Guarapuava, Palmeira, Lapa, Bocaiúva do Sul, Jacarezinho, Colônia Mineira e Vila do Pirai.

A Estrada da Graciosa é um caminho colonial paranaense que atravessa a Serra do Mar, ligando o litoral ao Planalto Curitibano. Nela se transportava o mate passando por Curitiba em direção aos portos de embarque.

Por causa da falta de vias de comunicação, o norte do Paraná manteve comunicação desde cedo com São Paulo em detrimento da capital e do desenvolvimento do comércio paranaense. Somente em 1913 são construídas estradas no norte do Paraná. Por ser uma área com terra roxa de qualidade, esta área era muito procurada para a expansão dos cafezais de São Paulo como também pelas companhias concessionárias de terras que tinham interesse na colonização do local.

Com a expansão do rodoviarismo no Brasil, o Exército, sediado em Curitiba, construiu a ligação entre São João e Barracão, passando por cidades localizadas próximas a Argentina e o Paraguai, além da estrada que ligava Curitiba a Capela da Ribeira, substituindo a velha estrada carroçável que ficava intransponível em dias de chuva. Com o novo traçado a viagem entre as duas cidades, que levava 27 horas pela via férrea, foi encurtada para nove horas de automóvel pela nova estrada (PARANÁ, 2016), sendo a primeira a ser construída para passagem de automóveis e caminhões. Atualmente é chamada de Estrada da Ribeira e liga, através da Rodovia Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, Lages, Porto Alegre.

Entretanto, a principal obra da década de 1930, foi a Estrada do Cerne, atual PR 090. Na época foi considerada como a maior rodovia construída no Paraná até então ligando as áreas produtoras de maior riqueza do estado ao restante do país. Ela inicia em Curitiba e no sentido noroeste, atravessa os três planaltos alcançando o norte do Paraná, nas barrancas do rio Paranapanema, ligando aquela região ao Porto de Paranaguá. Sua construção tinha por objetivo permitir o fluxo da produção cafeeira, facilitando o acesso do norte do Estado ao Porto de Paranaguá. Essa estrada reduziu pela metade o tempo de viagem, contudo, a execução de suas obras demandaram vários anos, sendo concluída somente em 1940.

Apesar da extinção do Batalhão Rodoviário, o exército ainda colaborou com o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER na construção da estrada que ligava Ponta Grossa a Foz do Iguaçu, cuja obra fez parte do Programa “Marcha para o Oeste”, dando início a atual rodovia BR 277.

Assim, em 1960, a rede de estradas no Paraná contava com 8 mil quilômetros, sendo 181 Km revestidos em asfalto, 24 Km com paralelepípedos, 619 Km com macadame, 1.970 Km

com saibro e 3.516 Km em leito natural. A rede municipal atingia 39 mil quilômetros (PARANÁ, 2016).

Outras rodovias importantes foram construídas como a Rodovia do café que ligava Apucarana, Ponta Grossa e Curitiba e substituiu a PR 090 para o escoamento do café, e a Rodovia do Xisto, atual BR 476, ligando Curitiba, Lapa, São Mateus do Sul. É nesta última cidade que se encontravam importantes reservas de xisto piro-betuminoso, o que fez com que a Petrobrás participasse do empreendimento junto com o DER/PR. A rodovia, dessa forma, atendia a indústria do xisto e ao escoamento da produção agrícola do Paraná. Outra importante estrada construída foi a Rodovia dos Cereais que passava por 20 municípios e suas regiões de influência. Através dela era escoada a produção agrícola de cereais. A Estrada das Praias (PR 407), inaugurada em 1966, era totalmente asfaltada entre a BR-277 e o Porto de Passagem (atual Caiobá), no terminal do Ferry-Boat. Essa rodovia passa pela serra, bem ao sul da estrada de ferro evitando os principais acidentes, e atingindo as proximidades do rio Sagrado, afluente do Nhundiaquara quase ligado a antiga estrada calçada, obra rudimentar de engenharia ainda do Império. Com isso, na década de 70, 600 km de estradas federais e estaduais foram pavimentadas.

A expansão do rodoviarismo no Paraná perdurou até os anos 1980, com importantes investimentos e programas na área de construção. Atualmente a malha rodoviária federal e estadual do Paraná conta com um total de 15.861,07 km de rodovias, sendo 1.903,60 km de rodovias não pavimentadas e 13.957,47 km de rodovias pavimentadas.

O Rio Grande do Sul, da mesma forma que o Paraná, inicialmente possuía estradas precárias, que não passavam de caminhos abertos a machado, pedras e paus, onde as chuvas facilmente inviabilizavam a passagem por eles. Assim, fazer uma viagem até algum município do Interior levava dias.

Assim sendo, em 11 de agosto de 1937 é criado, através da Lei nº 750, o Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (DAER), autarquia estadual responsável pela gestão do transporte rodoviário do Estado do Rio Grande do Sul, vinculada à Secretaria dos Transportes.

Dessa forma, o DAER constrói sua primeira estrada, na década de 1940, ligando Pelotas a Rio Grande, com 52 quilômetros de pavimentação com cimento armado.

Em 1953 foi criada a Polícia Rodoviária do DAER, cujos funcionários faziam o policiamento rodoviário das estradas estaduais do Rio Grande do Sul. Somente em 1967, essa função foi transferida para a Brigada Militar.

O DAER, na década de 80, passou a gerenciar a conservação das estradas, analisando a sinalização de segurança e o transporte intermunicipal de passageiros. Na década de 90, o Rio Grande do Sul passa a adotar o conceito de polo rodoviário, implantando-o com o intuito de modernizar e conferir elevado padrão de qualidade à malha rodoviária gaúcha. Nesse mesmo período, o governo gaúcho, sentindo dificuldades em conservar e ampliar sua malha rodoviária, atribuiu ao DAER a tarefa de idealizar o Programa Estadual de Concessão Rodoviária.

Atualmente o Rio Grande do Sul conta com 5.500,26 km de rodovias federais e 11.113,15 km de rodovias estaduais, totalizando 16.613,41 km de rodovias.

Segundo Goularti Filho (2007), Santa Catarina possuía três grandes estradas até meados do século XIX que ligavam as principais vilas da província. A primeira, chamada caminho das tropas (figura 1), integrava o planalto serrano ao norte catarinense ligando Viamão (RS) a Sorocaba (SP) passando por Lages, Curitiba e Mafra (atual BR 116). Esta tinha por objetivo levar o gado para ser comercializado nas feiras paulistas.

Figura 1 – Trecho do antigo caminho das tropas preservado em Lages tangenciada por muros de taipa



Fonte: Da autora, 2016.

A segunda estrada encontrava-se ao longo do litoral catarinense e era chamada de Estrada da Praia (atual BR 101). Passava por Laguna, Desterro e São Francisco. Em Laguna, a estrada seguia em direção ao litoral norte gaúcho e em São Francisco seguia em direção para o planalto de Curitiba. A terceira, que ligava o planalto serrano, chamada de Estrada de Lages a Desterro (atual BR 282), era precária e levou décadas para ser concluída e hoje é a maior estrada dentro do território catarinense.

Além dessas estradas, no mesmo século, a Colônia Blumenau possuía 63 quilômetros de estradas carroçáveis e 220 quilômetros de estradas para pedestres e cavalos.

Assim, os antigos caminhos foram sendo transformados em estradas carroçáveis; mais tarde, alguns foram macadamizados para somente na segunda metade do século XX transformarem-se em rodovias, assunto que será abordado no próximo item.

2.2 As Rodovias

Do início do século XIX até o início do século XX, a implantação de obras e serviços nas estradas, era realizada, em sua maioria, pelos setores privados em suas diversas formas: totalmente privada; por meio de levantamento de recursos internos ou externos de produtores, comerciantes investidores e entidades financeiras; mediante concessões, até com cobrança de pedágios, com base na “Lei de Barreiras”¹; arrendamentos governamentais, devido ao baixo interesse do governo na administração dos negócios (PEREIRA, 2014).

Nesse contexto, a implantação, manutenção e operação das rodovias foram historicamente feitas em conjunto pelos setores público e privado, nacional e estrangeiro. Utilizavam parte dos recursos próprios, mas também se valiam de subvenções e subsídios governamentais e financiamentos por meio de entidades financeiras estrangeiras. Com isso, a infraestrutura rodoviária brasileira foi implantada e operada “por capitais privados nacionais, por capitais privados estrangeiros e diretamente pelos governos ou em parceria com o setor privado” (PEREIRA, 2014, p. 78).

A preferência pelo modal rodoviário começa a se consolidar a partir de 1930 com a estruturação de uma nova configuração da malha rodoviária. Contudo, para Britto Pereira (2014, p. 64), mesmo antes da implantação das ferrovias “as estradas sempre foram, em termos de transportes, a única opção que existia”.

O aumento da produção industrial gerou a necessidade de uma melhor infraestrutura para levar seus produtos até ao consumidor, como consequência, novas estradas são construídas.

¹ Lei de 29 de agosto de 1928, que estabelecia as regras para a construção de obras públicas para a navegação de rios, abertura de canais, edificação de estradas, pontes, calçadas ou aquedutos. Os empresários que tivessem interesse em construir obras públicas apresentavam ao governo um projeto com a planta da obra. Se esta fosse aprovada, os empresários poderiam cobrar uma taxa do uso, e de passagem, depois que a obra estivesse concluída. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei_sn/1824-1899/lei-38195-29-agosto-1828-566164-publicacaooriginal-89803-pl.html>. Acesso: fev. 2016.

Com o domínio estatal sobre os principais setores da economia, foram criadas empresas estatais que atuavam em infraestrutura, como a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN)², em Volta redonda, em 1941; em 1942, a Companhia Vale do Rio Doce. A Petrobrás, em 1953, passou a fornecer o asfalto necessário para essa nova infraestrutura que se implantava, além dos combustíveis produzidos em suas refinarias.

Getúlio Vargas restringiu a importação de peças para veículos e, ao mesmo tempo, criou um plano nacional de estímulo à produção da indústria de autopeças e à implantação gradual da indústria automobilística, revertendo a balança comercial negativa na importação de veículos e peças.

Destarte, a opção brasileira pelas estradas de rodagem se consolidou com a crescente industrialização do Brasil.

Esse modelo rodoviário, de certa plasticidade e organicidade[...] prevaleceu ao longo de mais de 40 anos de intensas transformações econômicas, financeiras, políticas e sociais e constituiu um enorme sucesso do ponto de vista da oferta de infraestrutura rodoviária. (PEREIRA, 2014, p. 65).

No entanto, a construção de estradas toma maior impulso nos anos de 1950 quando o processo industrial brasileiro entra numa nova fase de expansão e diversificação. “[...] entre 56 e 61, constitui-se no período áureo do desenvolvimento econômico nacional” (PEREIRA, 1972, p. 43).

² A implantação da siderurgia no Brasil aconteceu em meio a um cenário internacional de grande instabilidade. Era o período marcado pela Segunda Guerra Mundial. Os Estados Unidos estavam preocupados em promover alianças estratégicas na América do Sul, notadamente com o Brasil, no sentido de assegurar o fornecimento de matérias-primas, em especial o minério de ferro. Assim, Getúlio Vargas conseguiu um empréstimo de US\$20 milhões com o Eximbank para a aquisição de máquinas e equipamentos. Isso tornou possível a implantação da Companhia Siderúrgica Nacional. Esse banco funciona até hoje como uma agência governamental americana independente, que tem por objetivo facilitar o financiamento de exportações de produtos e serviços americanos (LATINI, 2007).

Segundo Bresser Pereira (1972), no período anteriormente descrito, a entrada da indústria automobilística no Brasil foi fundamental para o desenvolvimento brasileiro, pois o país passou a economizar divisas, porquanto não precisava mais importar carros³, e foram criados milhares de empregos diretos e indiretos. Além disso, houve um grande crescimento de oportunidades de emprego e investimentos para a indústria de autopeças⁴, para a indústria de base, para o comércio de carros, entre outros. Era o período marcado pelo governo do presidente Juscelino Kubitschek, que em seu Plano de Metas anunciava *50 anos de progresso em 5 anos de realizações*, investindo maciçamente nos setores de energia, transportes e indústrias de base.

O Plano de Metas consistia em 31 metas atendendo a diversos setores: o setor de Energia (elétrica, nuclear, carvão, produção e refino de petróleo); de Transportes (reativação de estradas de ferro, implementação de estradas de rodagem, modernização dos portos, criação de barragens, marinha mercante e aviação); Alimentação (incentivo ao cultivo do trigo, armazenagem e silos, frigoríficos, matadouros, tecnologia no campo e fertilizantes); Indústrias de base (alumínio, metais não ferrosos, álcalis, papel e celulose, borracha, exportação de ferro, indústria de automóveis e construção naval, máquinas pesadas e material elétrico); Educação (expansão do ensino primário, com ênfase na ciência e na tecnologia no que toca ao ensino superior); e Brasília (construção de uma nova capital no Planalto Central) (SCHILLING, 2011).

Além disso, previa no prazo de 5 anos a construção de 13.000 quilômetros de rodovias e pavimentação de 5.800 quilômetros. Dentre as rodovias construídas no governo de Juscelino, a rodovia Belém – Brasília com mais de 1400

³ “As importações do complexo automobilístico(veículos e autopeças) figuravam entre os principais responsáveis pelo dispêndio de divisas”(LATINI, 2007, p. 30).

⁴ O setor de fabricação de autopeças foi um dos que mais se desenvolveram durante a Segunda Guerra Mundial para suprir o mercado de reposição, mantendo assim, a frota de veículos funcionando. Essa situação despertou a atenção para a viabilização do desenvolvimento da insipiente indústria de montagem de veículos que já existia no Brasil. Dessa forma, o governo passou a fomentar a indústria de peças de veículos de fabricação nacional (LATINI, 2007).

quilômetros de extensão e que ligou o interior do Brasil, especificamente Brasília ao restante do país, foi a mais conhecida. Outras rodovias igualmente importantes foram construídas nesse período: a rodovia Régis Bittencourt, inaugurada em 1961, ligando o Sudeste ao Sul do Brasil; a rodovia Fernão Dias, iniciada no governo de Vargas e concluída em 1961, ligando São Paulo a Belo Horizonte; a abertura da BR 364, em 1960, ligando Cuiabá a Porto Velho e Rio Branco. Entretanto, só foi pavimentada em 1983.

De acordo com Rangel (2005), em um país periférico com dimensões territoriais gigantescas como o Brasil, a construção de rodovias se apresentava como a melhor possibilidade naquele momento.

Ora, para uma economia que se arranjava com algumas dezenas de bilhões de toneladas/quilômetros de transportes de mercadorias, o caminhão era um instrumento incomparável, quebrando os exclusivismos regionais, impondo novo esquema de divisão territorial do trabalho. O comércio deixava de passar forçosamente pelos portos-empórios, graças ao transporte de porta a porta, que nem a ferrovia e nem a navegação de cabotagem poderiam assegurar (Id., 2005, p. 519).

Assim, pode-se perceber o declínio da ferrovia no Brasil que perdia espaço para o setor rodoviário, apoiado em uma ampla estrutura institucional e financeira e com vantagens tecnológicas que permitiam maior competição. Igualmente, a industrialização brasileira entrava em uma nova fase de crescimento que, aliada à expansão da indústria automobilista, representava a imagem do progresso.

Para Britto Pereira (2014), o desenvolvimento do setor rodoviário contou com uma relação *umbilical* com o setor de petróleo e derivados, com a indústria de construção civil e a indústria de transportes. Existiam interesses empresariais nacionais e estrangeiros em investir nas áreas de veículos e autopeças, de construção civil e cimento e de produtos metalúrgicos e siderúrgicos voltados para atender o mercado interno. Por outro lado, políticas governamentais apoiavam e

facilitavam essas iniciativas, tanto que começaram a assumir a produção nos setores siderúrgico e de petróleo.

A evolução histórica e a priorização do transporte rodoviário nos levaram a apontar que a expansão do modelo fordista de produção e de consumo foi um fator que influenciou a política de transportes, especialmente no território brasileiro, a partir de meados da década de 1950, com a implantação do complexo automobilístico no Brasil, no período de industrialização (LESSA; PEREIRA, 2011, p. 27).

A indústria de construção civil foi vital para a implementação das rodovias. Com ela e os financiamentos estatais, foi possível construir e manter os milhares de quilômetros de rodovias, além de pontes, viadutos e túneis.

No governo de Juscelino Kubitschek entraram no país a FORD, General Motors, Toyota, SIMCA, Willys Overland, Volkswagen, Mercedes Benz, Scania, Harvester, entre outras, além das empresas brasileiras Fábrica Nacional de Motores (estatal) e VEMAG. Estas se instalaram no ABC paulista, na grande São Paulo, passando a fabricar veículos de passeio, ônibus, caminhões e tratores, o que impulsionou o rodoviarismo no Brasil.

Juscelino Kubitschek tinha por objetivo eliminar ramais ferroviários antieconômicos modernizando o transporte ferroviário, fazendo com que o transporte rodoviário interligasse as regiões brasileiras através de rodovias, integrando as atividades econômicas com auxílio das ferrovias, atendendo, dessa forma, a interesses nacionais e internacionais. Para tanto, era necessário melhorar a infraestrutura de transportes pavimentando as rodovias, além de criar eixos rodoviários unindo comércio, produção industrial e agrícola.

Com isso, acabou por priorizar investimentos na infraestrutura rodoviária elaborando o plano quinquenal de obras rodoviárias. Assim, projetos importantes foram executados como a implantação do parque industrial brasileiro, a construção de Brasília e de grandes eixos rodoviários que dinamizaram as atividades econômicas no território nacional.

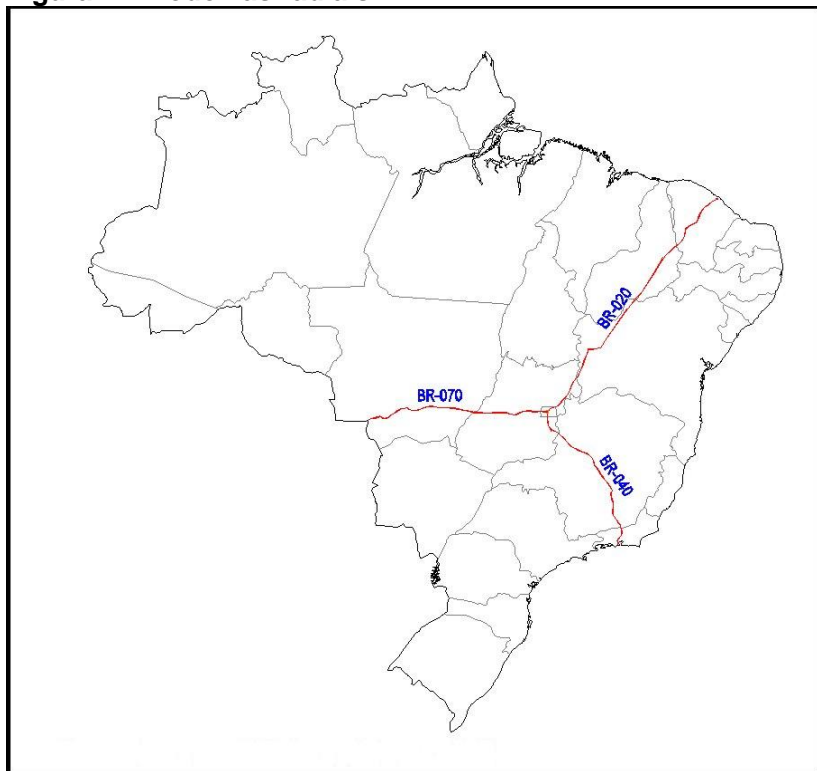
Esse contexto promoveu a integração nacional através do rodoviarismo alçando as rodovias ao patamar de símbolo de modernidade em detrimento das ferrovias, que eram vistas como a representação do passado. O Sudeste foi o grande beneficiado com a construção e pavimentação de importantes rodovias nos estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio Janeiro. Fora desse eixo, Brasília foi o grande destaque, pois ligou o Brasil central com a região mais dinâmica do país.

Assim sendo, essas rodovias fomentaram o desenvolvimento do comércio, da indústria, da agropecuária e da agroindústria.

Mais tarde, “as grandes empresas que viriam a dominar o mercado de construção pesada, Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez, Mendes Júnior e Cetenco, foram consolidadas a partir desse setor” (BRITTO PEREIRA, 2014, p. 93).

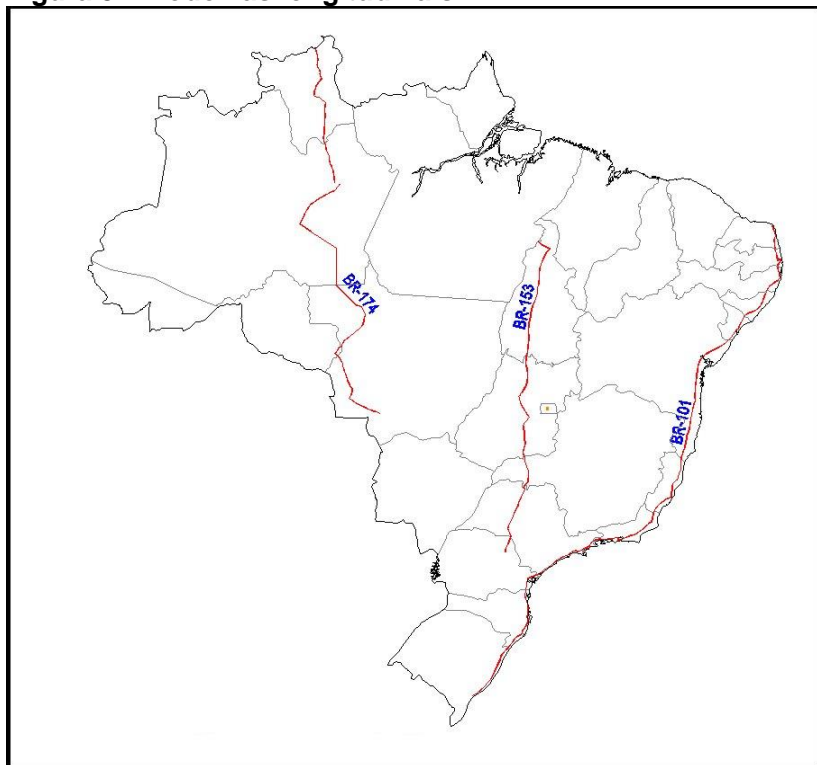
Para interligar o extenso território brasileiro, o Plano Nacional de Viação (PNV) definiu uma nomenclatura para as rodovias. A sigla BR significa que a rodovia é federal e é seguida por três algarismos. O primeiro algarismo indica a categoria da rodovia, os outros dois algarismos definem a posição, a partir da orientação geral da rodovia em relação à Capital Federal e aos limites do país (Norte, Sul, Leste e Oeste).

Assim, elas foram divididas em: 1) Rodovias radiais: como mostra a Figura 2, partem da Capital Federal em direção aos extremos do país: BR0 (o primeiro algarismo é 0 (zero) e os algarismos restantes com números variando de 05 a 95; exemplo: BR040).

Figura 2 – Rodovias radiais

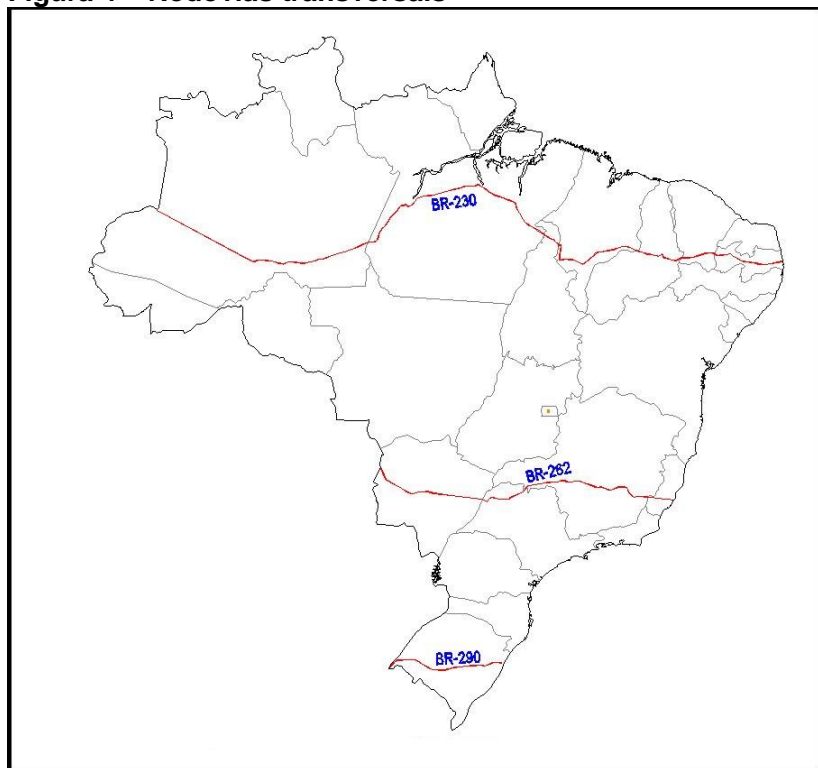
Fonte: DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES, [2015], sem paginação.

2) Rodovias Longitudinais: cortam o país na direção Norte-Sul, como demonstra a Figura 3: BR1 (o primeiro algarismo é 1 e os algarismos restantes com números variando de 00 a 50 se estiver a leste do meridiano da capital federal e de 50 a 99 se estiver a oeste do meridiano da capital federal; exemplo: BR101 e BR 174).

Figura 3 – Rodovias longitudinais

Fonte: DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES, [2015], sem paginação.

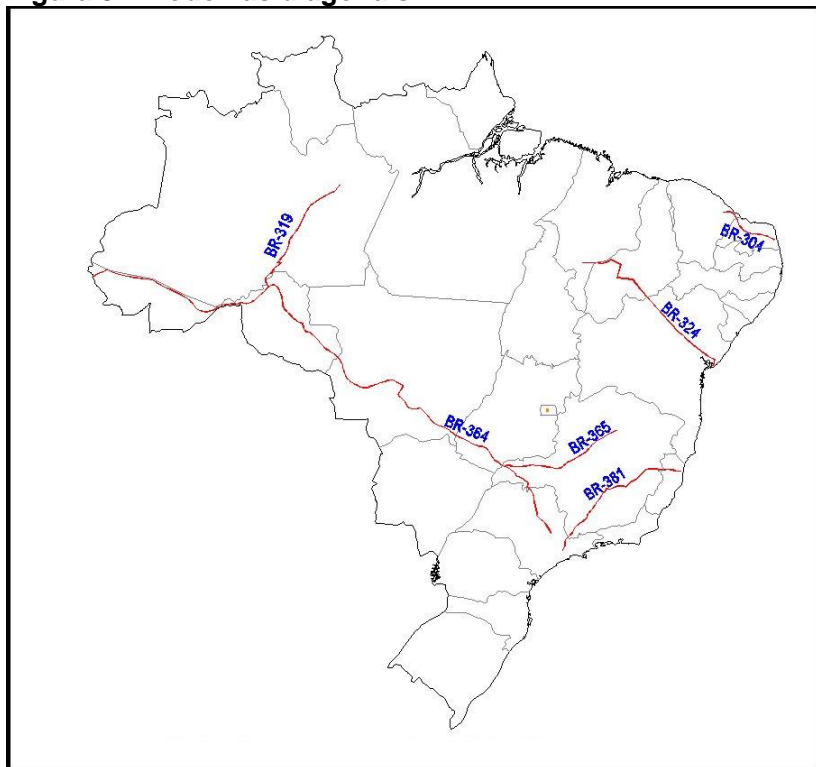
3) Rodovias Transversais: cortam o país na direção Leste-Oeste conforme Figura 4. BR 2 (o primeiro algarismo é 2 e os algarismos restantes com números variando de 00 a 50 se estiver ao norte da capital federal e de 50 a 99 se estiver ao sul da capital federal; exemplo: BR 230 e BR 282).

Figura 4 – Rodovias transversais

Fonte: DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES, [2015], sem paginação.

4) Rodovias Diagonais: conforme demonstra a Figura 5, podem apresentar dois modos de orientação: Noroeste-Sudeste ou Nordeste-Sudoeste. BR 3 (o primeiro algarismo é 3 e os algarismos restantes, uma parte no sentido NO-SE, em números pares variando de 00 a 50 se estiver a nordeste da capital federal e de 50 a 98 se estiver a sudoeste da capital federal; exemplo: BR 304 e BR 364; outra parte no sentido NE-SO, em números ímpares variando de 01 a 51 se estiver a noroeste da capital federal e de 51 a 99 se estiver a sudeste da capital federal; exemplo: BR 365 e BR 381).

Figura 5 – Rodovias diagonais



Fonte: DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES, [2015], sem paginação.

5) Rodovias de Ligação: apresentam-se em qualquer direção, geralmente ligando rodovias federais, ou pelo menos uma rodovia federal a cidades ou pontos importantes ou ainda as fronteiras internacionais. BR4 (o primeiro algarismo é 4 e os algarismos restantes com números variando de 00 a 50 se estiver ao norte do paralelo da capital federal e de 50 a 99 se estiver ao sul dessa referência; exemplo: BR 470 Navegantes/SC – Camaquã/RS), BR-488 (BR-116/SP).

Logo, nessa extensa rede rodoviária se faz o transporte de mercadorias e pessoas por ônibus, caminhões, veículos de passeio, etc. Como esse tipo de transporte possui geralmente preços fretados superiores aos praticados pelos transportes hidroviário e ferroviário, deveria preferencialmente transportar

mercadorias de alto valor ou perecíveis, produtos acabados ou semiacabados, contudo, isso não acontece na prática. Todo o tipo de mercadoria passa pelos corredores rodoviários do país.

Segundo o Boletim Estatístico da Confederação Nacional de Transportes de 2014, o transporte rodoviário de carga no Brasil possui as seguintes características:

- Possui a maior representatividade entre os modais existentes;
- Adequado para curtas e médias distâncias;
- Baixo custo inicial de implantação;
- Alto custo de manutenção;
- Muito poluente com forte impacto ambiental;
- Maior flexibilidade com grande extensão da malha;
- Transporte com velocidade moderada;
- Os custos se tornam altos para grandes distâncias;
- Baixa capacidade de carga com limitação de volume e peso;
- Integra todos os estados brasileiros(CONFEDERAÇÃO..., 2014, sem paginação).

De acordo com o DNIT, a administração das Rodovias Federais é dividida em Administração Direta; Rodovia Delegada; Rodovia Concedida e; Rodovia Delegada ao Município, Estado ou Distrito Federal para Concessão. A Administração Direta acontece quando a responsabilidade pelos programas de operação, manutenção, conservação, restauração e construção de rodovias está a cargo do DNIT. Como exemplo, podemos citar a BR 282 que corta o estado de Santa Catarina latitudinalmente e é administrada pelo DNIT.

Na Rodovia Delegada, a responsabilidade pelos programas de operação, manutenção, conservação, restauração ou construção de rodovias é transferida para o Município, Estado ou Distrito Federal através de convênio de delegação com o DNIT. Foi o que aconteceu com a BR 369 no Paraná (entrada da BR 153, na divisa PR/SP até o acesso oeste a Cambé), num total de 169,2 Km. Ela foi delegada ao estado do Paraná para fins de concessão. Atualmente é administrada pela ECONORTE.

Na Rodovia Concedida acontece a concessão à iniciativa privada para exploração, cabendo à empresa concessionária realizar todos os trabalhos necessários para garantir as boas

condições da estrada além de proporcionar serviços adequados aos seus usuários. Esses trabalhos são efetuados com o dinheiro arrecadado através da cobrança de pedágio. Como exemplo, temos a BR 101 (trecho entre Palhoça – SC e Curitiba – PR) que foi concedida à empresa espanhola Arteris que administra a Autopista Litoral Sul.

A Rodovia Delegada ao Município, Estado ou Distrito Federal para Concessão é aquela cujo Município, Estado ou Distrito Federal, em acordo com o Ministério dos Transportes através da Lei 9.277/96, transfere à iniciativa privada a administração, podendo esta explorar comercialmente, garantindo também, boas condições da estrada e serviços adequados aos seus usuários. Da mesma forma que a anterior, cobrará pedágio.

Por conseguinte, as estradas na esfera de atuação da ANTT são as rodovias federais concedidas diretamente pela união; as da esfera de atuação do DNIT são as rodovias federais, cujos trechos estão sob regime de administração direta, ou delegada pelo DNIT aos estados, distrito federal e municípios; as sob jurisdição estadual são os trechos que estão sob regime de administração direta ou contratada, controladas pelos órgãos rodoviários estaduais; as rodovias sob jurisdição do município são administradas de forma direta ou contratada, controladas pelas prefeituras municipais; as rodovias estaduais ou municipais coincidentes são construídas pelos estados ou municípios sobre a diretriz de uma rodovia federal planejada, pois, muitas vezes, as rodovias federais coincidem com trechos de rodovias estaduais ou municipais. Assim esses trechos de rodovias estaduais ou municipais superpostas, apesar de listados e codificados como BR's, não se encontram sob jurisdição federal e constituem as denominadas rodovias coincidentes.

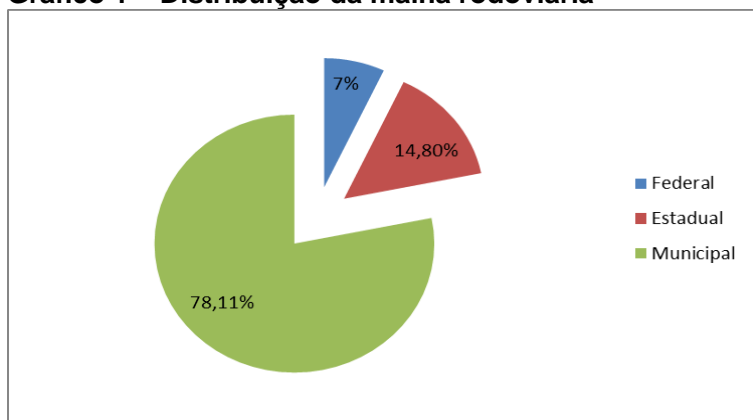
O quadro 1 demonstra uma quantidade de rodovias municipais (1.339.260 Km de extensão) muito superior às estaduais (255.040 Km) e as federais (119.936 Km).

Quadro 1 – Malha rodoviária do Brasil

Rodovia	Extensão em Km
Federal	119.936
Estadual	255.040
Municipal	1.339.260
Total	1.714.236

Fonte: Extraído de Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes ([2016]).

O gráfico 1, fornece uma melhor visualização de como se distribui a malha rodoviária brasileira, demonstrando assim, que existe uma grande quantidade de estradas municipais que dependem de manutenção constante. Ocorre que, não raro, o município não consegue arcar com os custos de manutenção dessas estradas, que deterioradas, tornam-se extremamente perigosas para o usuário. No mesmo gráfico, as rodovias federais ocupam somente 7% do território, entretanto, em um país de dimensões continentais, somam 119.936 km de extensão. Aliado ao fato de possuírem a maior circulação de veículos automotores e serem importantes corredores de circulação de mercadorias, torná-las transitáveis é vital para uma economia que tem o modal rodoviário como principal meio de transporte.

Gráfico 1 – Distribuição da malha rodoviária

Fonte: Extraído de Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes ([2014])

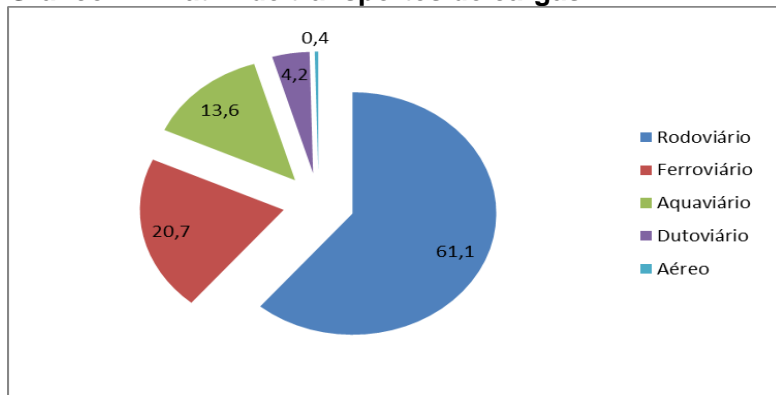
Ainda segundo o DNIT, as rodovias podem ser classificadas em rodovia em área urbana, rodovia rural e rodovia vicinal. As rodovias urbanas são aquelas cujos trechos localizam-se dentro do perímetro urbano das cidades; a rodovia rural é aquela cujos trechos conectam áreas urbana e industrial, pontos de geração e atração de tráfego e pontos significativos dos segmentos modais através de área rural; e a rodovia vicinal que é uma estrada local, dá acesso a propriedades lindeiras ou caminho que liga povoações relativamente pequenas e próximas.

Em um trabalho apresentado no VII Congresso Mundial da Federação Rodoviária Internacional em Munique, em outubro de 1973, o Diretor Geral do DNER, Eliseu Resende, definiu como princípio para a realização de uma obra rodoviária a análise do “objetivo da estrada e de sua influência na economia da região e do país” (RESENDE, 1973, p. 10). Assim sendo, a região sul ganha importância por ser passagem obrigatória de ligação entre o Brasil e os vizinhos do Prata. Essa região se liga ao restante do país através de duas principais rodovias longitudinais: a BR 101 e a BR 116. Estas são abastecidas por outras rodovias transversais que ligam o litoral ao oeste da região. A BR 376, por exemplo, liga Curitiba à região agrícola do noroeste do Paraná e a BR 277 liga o porto de Paranaguá à fronteira do Paraguai. Em Santa Catarina, a BR 282 liga São Miguel do Oeste, na fronteira com a Argentina, à BR 116 e ao porto de Itajaí, que é servido

pela BR 101. No Rio Grande do Sul, a BR 285 liga Uruguaiana (região agropecuária) na fronteira com a Argentina ao Centro-Oeste do país em sua ligação através da BR 116.

Dessa forma, houve uma grande evolução da malha rodoviária federal brasileira que passou de 192.000 km em 1939 para mais de 1,7 milhão km, atualmente. Assistimos dessa forma, a preferência por um modal em detrimento de outros como mostra o gráfico 2. Nele podemos perceber a predominância do setor rodoviário para transportar cargas no país com 61%. Em segundo lugar com uma participação menor, contudo, em expansão, está o transporte ferroviário com 20,7%. O aquaviário que expandiu nos últimos anos ainda possui uma pequena fatia com 13%. O dutoviário e aéreo possuem fatias ainda menores com 4,2% e 0,4% respectivamente. O primeiro por atender um setor específico e reduzido e o segundo por possuir preços elevados para transportar cargas.

Gráfico 2 – Matriz de transportes de cargas



Fonte: Extraído de Conselho Nacional de Trânsito ([2014]).

O DNIT possui 5 tipos de programas para restaurar, recuperar e manter as rodovias federais: Programa de Conservação/Manutenção; Programa Integrado de Revitalização (PIR IV); Contrato de Restauração e Manutenção (CREMA) 1ª e 2ª etapas, e de Restauração. Esses programas promovem ações que variam na duração, frequência e intensidade de realização.

As rotineiras, por exemplo, destinam-se a reparar defeitos na pista; as periódicas

evitam o surgimento ou o agravamento de defeitos; e as ações de emergência, visam reconstruir ou recuperar trechos danificados por um evento extraordinário que ocasiona a interrupção do tráfego ou coloca em risco o seu desenvolvimento (DEPARTAMENTO..., 2014).

O programa CREMA5 (1ª etapa) mantém em boas condições a rodovia num prazo de dois anos e o CREMA (2ª etapa) em cinco anos. As empresas contratadas por meio de licitação devem realizar, no primeiro ano, a recuperação no pavimento da pista, acostamento, da sinalização horizontal. Nos anos seguintes as empresas continuam mantendo a rodovia, refazendo, sem qualquer custo adicional, os serviços mal executados, pois estas têm metas a cumprir para que as rodovias ofereçam segurança e conforto aos usuários.

No entanto, para se construir uma malha rodoviária que interligasse as regiões brasileiras foi preciso recorrer a financiamentos externos em um período no qual os juros eram baixos. Nesse contexto, o período compreendido entre 1950 e 1975 foi marcado por um significativo aumento da rede rodoviária. Para Rezende (1999, p. 142), “entre 1967 e 1974, construíram-se mais pontes, vias expressas, viadutos, túneis e rodovias que nos 20 anos anteriores”.

Ao longo do século XX e até os dias atuais, o exército brasileiro atuou para melhoria da infraestrutura do país através do Departamento de Engenharia e Construção (DEC). Este surgiu em 1915, quando foi criada a Diretoria de Engenharia. Essa diretoria organizava projetos e orçamentos para a construção e recuperação de quartéis, fábricas e outros edifícios; executava a construção e reparação de edifícios militares; organizava o cadastro de próprios nacionais, a cargo do Ministério da Guerra; elaborava desenhos detalhados de plantas e trabalhos de levantamento e reprodução e restauração de plantas antigas.

O Decreto-Lei n. 9.100, de 1946, ampliou a Engenharia, criando sob sua tutela dois Departamentos: o Departamento-

⁵CREMA ou Contrato de Conservação/Manutenção é um programa do DNIT cuja finalidade é restaurar, recuperar e manter as rodovias federais (DEPARTAMENTO..., 2015).

Geral de Administração, que englobava entre outras as Diretorias de Engenharia e de Transmissões; e o Departamento Técnico e de Produção, que enquadrava entre outras, a Diretoria de Obras e Fortificações e a Diretoria de Serviço Geográfico do Exército. Em 1952, a Diretoria de Engenharia foi desdobrada em Diretoria Geral de Engenharia e Diretoria de Material de Engenharia, passando a Diretoria de Transmissões a denominar-se Diretoria de Comunicações. Em 1956, a Diretoria Geral de Engenharia foi transformada em Diretoria Geral de Engenharia e Comunicações que, com as Diretoria de Obras e Fortificações, de Vias de Transportes, de Patrimônio do Exército e a de Comunicações, passou a integrar o Departamento de Produção e Obras. Em 1971 foi criado o Departamento de Engenharia e Comunicações, congregando as Diretorias de Obras Militares, de Obras de Cooperação, de Patrimônio, de Serviço Geográfico e de Comunicações que, posteriormente, se desdobrou em Diretoria de Telecomunicações e Diretoria de Material de Comunicações, ficando esta subordinada ao Departamento de Material Bélico. Em 1983, vem integrar-se a este Departamento a Diretoria de Informática. Em 1998 passou a se chamar Departamento de Engenharia e Construção, sendo composto a partir desta data das Diretorias de Obras de Cooperação, de Obras Militares, do Serviço Geográfico e de Patrimônio. Através do Decreto 3.386, de 17 de março de 2000, a Diretoria de Serviço Geográfico (DSG) teve a sua subordinação mudada do Departamento de Engenharia e Construção para a Secretaria de Tecnologia da Informação.

Contudo, o financiamento da infraestrutura rodoviária começou a ruir diante do primeiro choque do petróleo em 1973 que encareceu as importações dessa matéria-prima elevando a dívida externa que passou a ser paga com juros elevados (em torno de 20% ao ano). Instalou-se uma grande recessão mundial a partir de 1979 que se estendeu até 1983. O preço das *commodities* entrou em queda afetando as exportações brasileiras. Como consequência, aconteceu uma paralisação dos investimentos em infraestrutura, o que acabou por afetar diretamente as rodovias. Estas, por sua vez, não conseguiram mais acompanhar o crescimento da indústria e, consequentemente, dos transportes de carga, formando nós de estrangulamento econômico (RANGEL, 2005).

Sabe-se que, quando o transporte rodoviário acontece de forma eficiente, permite um elo de integração entre produção e destino, como se fosse uma esteira virtual, o que pode gerar grande lucratividade. São os chamados “espaços da circulação e da distribuição” (SANTOS, 2008). Por outro lado, vias de difícil acesso tornam intrincadas a logística, encarecendo os preços dos produtos para o consumidor final. Esses são os nós de estrangulamento citados por Rangel que impedem que os fluxos de mercadorias circulem de forma eficiente dificultando a dinâmica da economia.

Assim, quanto maior a distância entre possibilidades reais de circulação das firmas em presença e tanto maior será a pressão para que a rede de transportes e comunicações seja adequada às mais fortes, facilitando-lhes a concorrências com as demais e, desse modo, aumentando sua força. Não basta produzir muito. Uma vez que a área de mercado tem tendência a ampliar-se e estender-se a todo o território da nação, ou, mesmo, para além dele, é indispensável transformar as *massas* produzidas em *fluxos*, para reaver o dinheiro investido e reiniciar o ciclo produtivo. Quem o fizer mais rapidamente terá condições para tornar-se o mais forte (SANTOS, 2008, p. 83)

Desse modo, com limitada possibilidade de recursos próprios para financiar novas estradas, sua recuperação e manutenção, aliada à escassez de financiamentos externos, houve um gradativo comprometimento da estrutura do sistema rodoviário. Os investimentos “em transporte, que no período 1960 -1965 representavam cerca de 40% (6,7% do PIB), passaram a representar apenas 10% (1,7% do PIB) no período 1985-90” (FIGUEIREDO, 1997 *apud* JÚNIOR, 2002). Com isso, a deterioração das rodovias cresceu, assim como a incapacidade de absorver fluxos cada vez maiores de veículos tanto de cargas quanto de passeio.

O Brasil possui um dos maiores índices de TKU/km (Tonelada por quilômetro Útil)⁶ com 4,3 milhões somente na rede pavimentada, ou seja, 550% maior que os Estados Unidos, evidenciando assim, a preferência pelo modal rodoviário.

Devido às suas dimensões continentais, o país ainda possui muitas estradas não pavimentadas, apesar dos milhares de quilômetros já recobertos por massa asfáltica, assunto que será abordado no próximo item.

2.3 Pavimentações

A conservação e restauração dos pavimentos rodoviários são essenciais para a sua preservação. Qualquer interrupção ou redução de sua manutenção implicará em aumentos substanciais nos custos com a necessidade de investimentos cada vez maiores na recuperação da malha rodoviária.

O objetivo principal de um sistema gerencial de pavimentos é alcançar a melhor aplicação possível para os recursos públicos disponíveis e oferecer um transporte rodoviário seguro, compatível e econômico. Um sistema de gerência de pavimentos compreende, portanto, o planejamento, a programação dos investimentos, o projeto, as obras de manutenção e a avaliação periódica dos pavimentos. (VISCONTI, 2000, p. 10)

Apesar de a rede rodoviária brasileira estar distribuída em 1,7 milhão de quilômetros, somente 215 mil quilômetros são pavimentados, ou seja, 12,6% do total. Esse índice é um dos mais baixos entre os países do BRIC⁷. Na Rússia 85% da rede é

⁶ Tonelada de carga movimentada em transporte remunerado por quilômetro. (AGÊNCIA..., 2014).

⁷ O BRIC, caracterizado pela coordenação entre Brasil, Rússia, Índia e China, iniciou de maneira informal, em 2006, através de uma reunião de trabalho em paralelo a abertura da Assembleia Geral das Nações Unidas. Em 2007, o Brasil assumiu a organização do encontro durante a Assembleia Geral e, nessa ocasião, verificou-se que o interesse em aprofundar o diálogo merecia a organização de reunião específica de Chanceleres do então BRIC (ainda sem a África do Sul). A

pavimentada. Na China, 81% e na Índia, 48%. Em termos de densidade, entre os países de grande extensão territorial, o Brasil não chega a 25km/1000km. A densidade dos Estados Unidos é de 445, a da China é de 360, a da Austrália é de 45 e a da Rússia é de 46 (BRITTO PEREIRA, 2014).

As regiões Sudeste e Sul possuem a maior concentração de rodovias pavimentadas, correspondendo a 85% do território nacional, sendo, em sua maioria, municipais.

As rodovias pavimentadas duplicadas correspondem a 10,8 mil quilômetros. Estão fortemente concentradas na região Sudeste com a maioria delegada ao setor privado (BRITTO PEREIRA, 2014).

O DNIT possui em seu quadro funcional o setor de Gerência de Pavimentos que vem sendo desenvolvida e implementada desde 1983. Seu objetivo é formar um Banco de Dados permanentemente alimentado demonstrando as condições da rede rodoviária permitindo assim a definição de prioridades e de soluções para a restauração e manutenção dessa rede. Assim, o Banco de Dados do SGP deve estar sempre atualizado com os dados de tráfego, estrutura, deflexão, irregularidade e defeitos do pavimento. Para tanto, inicialmente se faz o levantamento de campo para avaliar e quantificar o nível de defeitos numa pista. Após, soma-se a quantidade de irregularidades no pavimento por quilômetro cujo objetivo é verificar o conforto do usuário ao trafegar por uma rodovia. Outro dado que alimenta o banco de dados do SGP é o Índice de

primeira reunião formal de Chanceleres do BRIC foi realizada em 2008, na Rússia. Desde então o BRICs passou a constituir uma nova entidade político-diplomática. A África do Sul ingressou na entidade em 2011 devido a sua relevância econômica no continente africano, sua construtiva atuação política no cenário internacional e sua representatividade geográfica. Desde a sua criação, o BRICS tem expandido suas atividades em duas principais vertentes: (i) a coordenação em reuniões e organismos internacionais; e (ii) a construção de uma agenda de cooperação multissetorial entre seus membros. Sua coordenação em foros e organismos internacionais privilegia a esfera da governança econômico-financeira como também a governança política (BRASIL, [2016?]).

Condição da Superfície, índice considerado representativo da condição geral da superfície do pavimento.

Atualmente, o DNIT vem investindo no setor de planejamento cujo controle e monitoramento da infraestrutura do sistema de transporte é fundamental para que intervenções sejam feitas de forma assertivas. Assim, será possível avaliar as condições da superfície dos pavimentos, identificar os locais críticos da malha rodoviária federal, elaborar um programa de manutenção das rodovias federais.

O quadro 2 demonstra que a malha rodoviária federal em Santa Catarina se encontra quase em sua totalidade pavimentada, Rio Grande do Sul vem em segundo lugar faltando ainda pavimentar 147,4 km e Paraná, 218,4 km.

Quadro 2 – Rede do Sistema Nacional de Viação – Jurisdição Federal

REGIÃO	UF	PLANEJADA (+ ESTADUAL COINCIDENTE)	REDE NÃO PAVIMENTADA	REDE PAVIMENTADA	TOTAL
SUL	PR	2.300,1	218,4	3.745,5	6.264,0
	SC	1.301,9	9,2	2.269,6	3.580,7
	RS	2.767,9	147,4	5.752,1	8.667,4

Fonte: Extraído de Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (2013).

O mapa 1 apresenta a distribuição das Rodovias Federais da Região Sul do Brasil, evidenciando sua elevada densidade, fato que torna a sua manutenção um desafio para o Governo Federal.

Mapa 1 – Rodovias Federais da Região Sul

Principais rodovias da Região Sul do Brasil



Fonte: JESUS, 2017b.

Para Pereira, em relação à infraestrutura de transportes

não existem dúvidas do enorme predomínio do setor rodoviário sobre os demais em relação ao mercado de obras públicas, como também nas ações das grandes empresas e de suas entidades na manutenção e no aprofundamento do projeto rodoviário (PEREIRA, 2014, p. 92).

Assim sendo, para restaurar, manter e pavimentar as rodovias, o Governo Federal elabora diversos programas para atender a demanda do país, o que será demonstrado no próximo item.

2.4 Ações governamentais

O governo federal, através do Ministério dos Transportes, formula, coordena e supervisiona políticas nacionais para o setor rodoviário. Dentre elas, podemos citar o PIL Rodovias (Programa de Investimentos em Logística); as Concessões Públicas; o PAC Rodovias (Programa de Aceleração do Crescimento); o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT) e o Sistema Nacional de Viação do Brasil.

O Programa de Investimentos em Logística (PIL), criado em 2012, inclui um conjunto de projetos para modernizar o sistema de transportes e torná-lo mais eficiente realizando parcerias estratégicas com o setor privado, fomentando sinergias entre os modais rodoviário, ferroviário, hidroviário, portuário e aeroportuário. O programa prevê a concessão de 7,0 mil km de rodovias com um investimento estimado de R\$ 46 bilhões e tem como diretrizes principais: a provisão de uma malha rodoviária ampla, moderna e integrada; cadeias de suprimentos eficientes e competitivas; e modicidade tarifária.

Nas Concessões Públicas são selecionados concessionários e parceiros através de licitações públicas. Os vencedores das licitações são responsáveis pela construção e expansão de trechos rodoviários, sua manutenção e atendimento aos usuários. Em troca, têm direitos de exploração por intermédio da cobrança de tarifas. Ao Governo Federal cabe realizar estudos e planejamento, sob a responsabilidade da

Empresa de Planejamento em Logística (EPL), criada também em 2012. Esta realiza estudos e planejamentos relativos às etapas do programa de concessões. Além disso, a estatal promove os estudos ambientais para licenciamento das obras do PIL, tanto nesta etapa quanto nas próximas. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) regula e supervisiona os serviços. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) apoia através de financiamentos de longo prazo. O programa de concessões rodoviárias visa aumentar os investimentos em infraestrutura de transporte, dotando o país de uma rede ampla, moderna e com tarifas módicas; reforçar a capacidade de planejamento do Estado e promover a integração entre rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos em articulação com as cadeias produtivas e; reduzir custos e ampliar a capacidade de transporte do país, resultando em maior eficiência e competitividade.

O PAC Rodovias, criado em 2007, tem por objetivo a expansão do sistema rodoviário brasileiro, sua manutenção, segurança rodoviária, estudos e projetos. Assim, serão realizadas obras de duplicação, pavimentação, acesso a portos, contornos e travessias urbanas no sentido de eliminar os pontos de estrangulamento em eixos estratégicos, além de desenvolver novas regiões, ampliar a integração física nacional com os países vizinhos e reduzir o custo do transporte. Outros objetivos são melhorar a qualidade e o tráfego nas rodovias, reduzindo o índice de acidentes, garantir projetos de investimentos no setor rodoviário com previsão de integração a outros modais (ferrovias e hidrovias) e conceder rodovias com grande volume de tráfego.

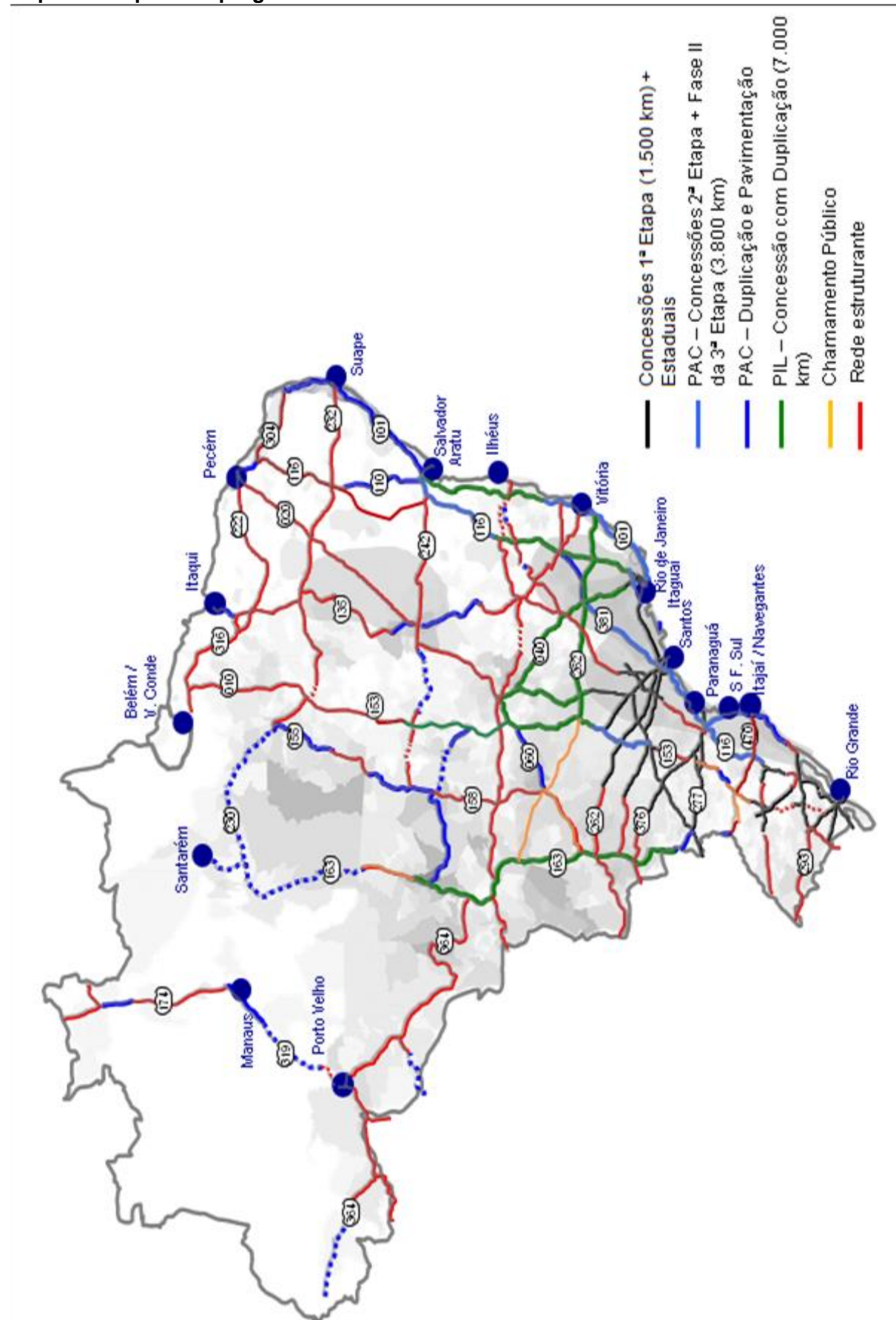
É preciso ressaltar que o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), criado em 2007, tem por intuito de promover a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país, contribuindo para o seu desenvolvimento acelerado e sustentável, e dele, surgiu o PAC Rodovias cujos objetivos foram anteriormente descritos.

No mapa 2 podemos observar como se distribui os programas do Governo Federal pelo território brasileiro: a primeira, segunda e terceira etapa das concessões de rodovias, o PAC com a duplicação e pavimentação de rodovias, o Programa de Investimentos em Logística (PIL) que associa

concessão com duplicação, o chamamento para novas concessões e a rede estruturante⁸.

⁸ Segundo o IBGE (INSTITUTO..., 2014), os eixos ou redes estruturantes trechos rodoviários que conectam os principais nós da rede urbana brasileira e que possuem, portanto, um importante papel na articulação do território, independente do estado de conservação e ainda que a intensidade dos fluxos de mercadorias e pessoas nestas estradas seja baixa. Desta forma, estes eixos podem incluir rodovias mais movimentadas em regiões mais dinâmicas economicamente e menos movimentadas no caso de regiões menos dinâmicas. Assim, foram consideradas rodovias estruturantes do território aquelas que conectam as metrópoles e capitais estaduais entre si; aquelas que fazem a articulação das principais cidades do interior dos estados com suas respectivas capitais; as que conectam grandes regiões; e as que estabelecem conexões internacionais.

Mapa 2 – Etapas dos programas de concessões



Fonte: BRASIL, [2016], sem paginação.

Também podemos destacar o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), criado em 2012, foi desenvolvido pelo Ministério dos Transportes em cooperação com o Ministério da Defesa com o intuito de planejar o setor de transporte com base em sistema de informações georeferenciadas, obtendo assim, os principais dados de interesse do setor, tanto na oferta quanto na demanda. Também tem como objetivos identificar, otimizar e racionalizar os custos envolvidos em toda a cadeia logística desde a origem e até o destino dos fluxos de transportes, adequar a atual matriz de transportes de cargas no país, buscando a permanente utilização das modalidades de maior eficiência produtiva.

Por último, o governo federal criou o sistema nacional de viação para melhorar e modernizar o planejamento dos investimentos federais no setor de transporte, sancionado pela Lei nº 12.379 de 2011. É constituído pela infraestrutura física e operacional dos vários modos de transporte de pessoas e mercadorias, sob jurisdição dos diferentes entes da Federação. É composto pelo Sistema Federal de Viação e pelos sistemas de viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios compreendendo os subsistemas: Rodoviário, Ferroviário, Aquaviário e Aeroviário. O Subsistema Rodoviário Federal é composto por todas as rodovias administradas pela União.

Visando a melhoria das estradas e segurança foram criados o Programa BR Legal e o Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade (PNCV). O Programa BR Legal refere-se a estudos para Proposição de Melhorias das Condições da Segurança Viária da Malha Viária Federal sob Jurisdição do DNIT. Tem por objetivo orientar e padronizar a Sinalização Rodoviária para garantir maior segurança ao usuário que pode ser executada através das Superintendências Regionais do DNIT nos estados ou através da Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias - CGPERT. O Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade (PNCV) tem por objetivo a prestação de serviços necessários ao controle viário nas rodovias federais, mediante a disponibilização, instalação, operação e manutenção de equipamentos eletrônicos, com coleta, armazenamento e processamento de dados estatísticos e dados e imagens de infrações, na forma, quantidades, especificações técnicas. O controle de velocidade é uma iniciativa do DNIT para aumentar a

segurança dos usuários de rodovias federais, definido a partir de estatísticas da autarquia.

Ainda existe o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI), criado pela Lei Federal n. 11.488, de 15.06.2007, visa a desoneração da implantação de projetos de infraestrutura. A Lei foi regulamentada pelo Decreto Federal n. 6.144, de 03.07.2007. REIDI é um incentivo fiscal que consiste na suspensão das contribuições do PIS (1,65%) e COFINS (7,6%) sobre as receitas decorrentes das aquisições destinadas à utilização ou incorporação em obras de infraestrutura, como por exemplo, máquinas e equipamentos.

Além dos programas anteriormente descritos, o exército brasileiro, através do Departamento de Engenharia e Construção (DEC), realiza obras de infraestruturas em todo território nacional. O DEC é responsável por coordenar todas as atividades relacionadas às obras de construção de cunho militar, além de estabelecer convênios e parcerias com outras entidades, ministérios e instituições públicas e privadas. Realiza inúmeros trabalhos no âmbito dos governos federal e estaduais e municipais construindo rodovias, viadutos, pontes, aeroportos, açudes e perfuração de poços.

Em 2015 haviam 2.989 quilômetros de rodovias federais sob reparos, em construção ou restauração, com gastos previstos em R\$ 2 bilhões. Destes, 745 quilômetros – ou R\$ 1,8 bilhão – estavam a cargo do exército.

Segundo dados publicados em um editorial da revista Carta Maior, em 2015, obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) foram conduzidas pelos militares. Estes receberam R\$ 2 bilhões nos últimos três anos para executar duplicações de estradas, construção de aeroportos, preparar novos gasodutos e iniciar a transposição do Rio São Francisco. No total foram 80 obras. Além destas, abriram clareiras na selva para a construção do gasoduto Coari-Manaus, e iniciaram a construção do Caminho da Neve, estrada que Santa Catarina quer abrir para unir Gramado (RS) a São Joaquim (SC), favorecendo o turismo de inverno.

Uma primeira avaliação estima que quando as obras estiverem concluídas terão um custo até 20% menor para os cofres públicos. Isso é possível porque, além de não poder lucrar com os serviços que presta, emprega oficiais e soldados que já

recebem remuneração, assim, o custo da mão de obra não é contabilizado no preço final da empreitada.

Além dos soldados, o quadro de engenheiros militares do exército conta com especialistas nas áreas de cartografia, computação, comunicações, eletricidade, eletrônica, fortificação e construção, materiais, mecânica de automóvel, armamento e química, realizando trabalhos técnicos, dentro de suas especialidades, em diversos órgãos e instituições. Estes são formados pelo Instituto Militar de Engenharia (IME) que é o estabelecimento de ensino superior de Engenharia do Exército responsável pela formação e especialização dos oficiais do Quadro de Engenheiros Militares.

No Instituto Militar de Engenharia (IME) há uma Diretoria de Serviço Geográfico, que desenvolve atividades relativas à obtenção de informações do terreno, trabalhando com dados digitais estruturados para sistemas de informações geográficas, elaborando cartas topográficas, modelos digitais do terreno, e demarcando áreas topográficas.

Apesar de todos os programas lançados pelo governo federal para a melhoria da infraestrutura rodoviária, este sofre críticas por privilegiar o modal rodoviário em detrimento do ferroviário. Essa discussão será alvo do próximo item.

2.5 Controvérsias rodovias x ferrovias

Em sua fase de expansão no início do século XX, a economia brasileira mantinha o predomínio do transporte ferroviário e marítimo para atender ao setor agroexportador. Apesar disso, o governo pavimentou a estrada que ligava Santos a São Paulo em 1913, e, em 1920, foram inauguradas as rodovias Rio – São Paulo e Rio – Petrópolis.

Para Mamigonian (2000), nessa mesma década, uma modesta industrialização nacional avançava, gerando um centro dinâmico interno importante. As principais indústrias eram do setor de alimentos, têxteis e vestuário. Produziam-se tecidos de algodão, lã, juta, açúcar, fósforo e cerveja. De forma mais artesanal, produziam-se calçados, chapéus, cigarros, charutos, banha e charque. Também existiam os curtumes, as oficinas mecânicas e pequenas fundições. Dessa produção, a indústria têxtil era o setor mais importante da economia nacional, depois do café. Essa industrialização emergia desde 1880, continuando

a crescer nas fases de expansão do comércio mundial entre 1896 e 1921.

Com a dinamização do mercado interno, a necessidade de uma melhor infraestrutura tornava-se evidente. Desse modo, uma maior preocupação com a ampliação da malha rodoviária se deu a partir da presidência de Washington Luís, em 1926, que tinha como lema “governar é abrir estradas”. Em seu governo foi criado o Fundo Especial para a Construção e Conservação de estradas de Rodagens Federais e a Comissão de estradas de Rodagens Federais, subordinada à Inspetoria Federal de Estradas que pertencia ao Ministério da Viação. Estudos e propostas foram feitos, porém, somente na década de 30 é que se assistiu ao primeiro Plano Nacional de viação.

O segundo período (1930-1945) teve a década de 30 marcada pelos efeitos da crise mundial de 1929⁹. Não havia dinheiro no mercado internacional, empresas americanas e europeias cerravam suas portas e milhares de trabalhadores ficavam desempregados. A consequência disso foi a queda no valor do café no mercado mundial em 70%, prejudicando sobremaneira as exportações brasileiras, e o enfraquecimento político dos setores agroexportadores, que foram apeados do poder. Assim, foram criadas as condições necessárias para a Revolução de 30.

“A era do progresso que a reinserção na DIT em meados do século XIX havia proporcionado à economia brasileira, com a expansão do setor agroexportador, parecia se esgotar na década de 1920-30” (MAMIGONIAN, 2000, p. 45).

Sem dinheiro para importar manufaturas, o governo brasileiro passou a incentivar a produção interna de mercadorias pela substituição de importações. “Note-se que esta substituição de importações, modesta inicialmente, passou a desempenhar papel central na economia brasileira após 1930” (MAMIGONIAN, 2000, p. 39).

Para Rangel(2005, p. 715)

Nas fases recessivas, a economia dos países periféricos limita sua demanda dos nossos produtos de exportação, deprimindo

⁹ Foi um fenômeno mundial em que houve um significativo colapso da Bolsa de Valores de Nova York resultando em contração monetária e deflação de preços.

ao mesmo tempo os preços desses produtos, relativamente aos preços dos produtos que os mesmos países nos exportam, agravando nossos termos de intercâmbio. Em definitivo, pois, temos um estrangulamento na capacidade para importar, o que, num país periférico, de economia complementar, corresponde a um grave desajustamento intersetorial. O esforço de substituição de importações sobrevém, pois, como uma reação orgânica.

Para tanto, a ampliação de estradas e ferrovias foi fundamental para dinamizar o mercado interno que crescia incentivado pela expansão da população urbana. Nesse sentido, os imigrantes europeus com conhecimento técnico deram vigor à consolidação desse mercado emergente.

Esses imigrantes, com sua ambição e com seus conhecimentos técnicos, os quais, ainda que reduzidos, eram muito superiores aos existentes nas populações tradicionais brasileiras, viriam a se constituir uma das bases da decolagem da economia brasileira (BRESSER PEREIRA, 1972, p. 30).

Era o período de Getúlio Vargas, cujo comando do país iniciou em 1930, começando um programa de desenvolvimento de caráter nacionalista com forte intervenção do Estado na economia, modernizando infraestruturas e ampliando as substituições de importações.

Em 1930 perderam o poder o grande comércio importador, a cafeicultura paulista e a indústria inglesa, que estavam em coalizão desde 1888-89, tendo ascendido o latifúndio ligado ao mercado interno, a indústria brasileira e os bancos americanos, que foram solidificando sua aliança nas décadas de 1930 e 40. (BRESSER PEREIRA, 1973, p. 42).

O antigo pacto político composto pela oligarquia agroexportadora, a elite burocrático-política patrimonialista e pelos interesses estrangeiros no Brasil não tinham mais condições de promover o desenvolvimento econômico, dando condições para Vargas liderar um novo pacto. Este, constituído pela burguesia industrial nascente, pela burocracia política e profissional oriunda do próprio Estado, pelos trabalhadores urbanos e por setores da velha oligarquia, era nacional, popular e desenvolvimentista, possibilitando ao país sair da condição semicolonial dando as bases para a construção de uma nação.

A relação entre os interesses estrangeiros e os interesses nacionais foi chamada por Rangel(2005) de dualidade básica da economia brasileira. Para ele, a dualidade é a lei fundamental da economia brasileira.

A economia brasileira se rege basicamente, em todos os níveis, por duas ordens de leis tendenciais que imperam respectivamente no campo das relações internas de produção e no das relações externas de produção. Essa duas formações econômicas básicas – cada uma regida por suas leis próprias, formuladas por precisão maior ou menor pela ciência econômica universal – não se limitam a coexistir. Pressionam continuamente uma sobre a outra, estão em permanente conflito.(RANGEL, 2005, p. 298)

Para Fonseca (2011), Getúlio Vargas foi o mais importante personagem da história brasileira do século XX porque entre 1930 a 1954 o país passou por grandes transformações, ressignificando o papel do Estado, aprofundando sua inserção na economia e na sociedade. Sua ação política fomentou a construção da nação e do Estado brasileiro, da revolução industrial e nacional, além de realizar a transição de um Estado oligárquico para um democrático¹⁰.

¹⁰ No período pós-Depressão até a Segunda Guerra Mundial, a renda per capita brasileira se manteve estagnada, o que mostra que se a produção industrial não tivesse substituído a agricultura de exportação do café como principal setor da economia, teria havido queda da renda per capita ao invés de estagnação (LATINI, 2007).

Segundo Bresser Pereira, a estratégia nacional-desenvolvimentista possuía algumas características centrais:

Prioridade ao capital nacional, valorização do trabalho por meio da incorporação dos trabalhadores urbanos ao processo político; uso do Estado para realizar poupança-forçada e investir nas áreas de infraestrutura; política de substituição de importações; proteção tarifária e neutralização da super apreciação cambial causada pela doença holandesa¹¹ por meio de um imposto sobre importação (BRESSER PEREIRA, 2011, p. 114).

Nesse contexto, na administração de Getúlio Vargas, inúmeros portos foram inaugurados, dentre eles, o porto de Niterói (RJ) em 1930, de Paranaguá em 1935, de Vitória (ES) em 1940, o de São Francisco do Sul em 1941 e o de Imbituba em 1943. Em 1934, foi criado o Plano Nacional de Viação, e, em 1944, o Plano Rodoviário Nacional.

Desde o início da década de 1930, o governo criou órgãos estatais voltados para setores específicos da economia. Para a indústria criou o Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio (1930); o Departamento Nacional do Trabalho e o Instituto do Açúcar e do Alcool (1933); o Conselho Federal do Comércio Exterior; o Plano Geral da Viação Nacional e a Comissão de Similares (1934) e o Conselho Técnico de Economia e Finanças (1937).

Com o Estado Novo e no contexto de guerra, a política de criação de órgãos sofreu modificações e intensificação. Assim sendo, foi criado o Conselho Nacional de Petróleo (1938); o

¹¹ A doença holandesa é a crônica sobreapreciação da taxa de câmbio de um país causada pela exploração de recursos abundantes e baratos, cuja produção e exportação é compatível com uma taxa de câmbio claramente mais apreciada que a taxa de câmbio que torna competitivas internacionalmente as demais empresas de bens comercializáveis que usam a tecnologia mais moderna existente no mundo. É um fenômeno estrutural que cria obstáculos à industrialização ou, se tiver sido neutralizada e o país se industrializou, mas, depois, deixou de sê-lo, provoca desindustrialização (BRESSER PEREIRA; MARCONI; OREIRO).

Departamento Administrativo do Setor Público – Dasp –, o Instituto Nacional do Mate e o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE – (1939); o Plano de Obras Públicas e Aparelhamento de Defesa e o Conselho de Águas e Energia (1940); a Comissão de Defesa Nacional, o Instituto Nacional do Sal, a Fábrica Nacional de Motores e a Comissão Executiva do Plano Siderúrgico Nacional (1941); a Companhia Siderúrgica Nacional, o Instituto Nacional do Pinho, a Comissão de Combustíveis e Lubrificantes e o Conselho Nacional de Ferrovias (1942); o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), o Banco de Crédito da Borracha e a Comissão do Vale do Rio Doce (1943); a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), a Companhia de Alcalis, a Comissão de Financiamento da Produção, a Coordenação de Mobilização Econômica, a Fundação Brasil Central, o Serviço Social da Indústria (Sesi) e o Plano Nacional de Obras e Equipamentos, o Conselho Nacional da Política Industrial e Comercial, o Serviço Nacional do Trigo e a Comissão de Planejamento Econômico (1944) e em 1945, a Superintendência da Moeda do Crédito (FONSECA, 2016).

O Plano Nacional de Viação, apesar de sua natureza multimodal, já mostrava o crescimento da modalidade rodoviária, devido aos seus objetivos que seriam mais facilmente atingidos através de rodovias, em virtude do custo menor. O Plano tinha por objetivo ligar a capital federal, Rio de Janeiro, aos diversos estados e aos países fronteiriços; construir vias de transportes ao longo da fronteira; ligar dois ou mais troncos de cidades importantes nacionalmente para facilitar a comunicação. (BRASIL, [200?]).

Com a criação do Plano Rodoviário Nacional, em 1940, a construção de estradas foi intensificada, inclusive com traçados paralelos as ferrovias, em muitas delas. Acirrava-se, assim, a competição entre rodovias, ferrovias e navegação de cabotagem.

Contribuiu para essa mudança a substituição da Inglaterra pelos Estados Unidos como poder hegemônico externo, pois a Inglaterra, tradicional fornecedora de equipamentos ferroviários e forte opositora da industrialização periférica, não atendia mais aos interesses brasileiros fundamentados numa profunda política de substituição de importações. Os Estados Unidos, por sua vez, estavam mais interessados em vender produtos derivados do petróleo, o que, além de não criar entraves para a industrialização brasileira, ainda incentivava o uso do sistema

rodoviário. Este exigia um montante de investimento menor em um país com grandes dimensões territoriais como o Brasil (MAMIGONIAN, 2000).

Dotados de produções agro primárias excessivas, procuramos a autossuficiência, principalmente, pela via da industrialização, mas não podemos fugir ao imperativo da divisão internacional do trabalho, inclusive no que se refere aos bens primários e aos viveres, mesmo dispondo, como é o nosso caso, de amplos e variados recursos naturais, porque o aproveitamento desses recursos pressupõe uma tecnologia fora do nosso alcance. Um amplo comércio internacional continua a ser, pois, a primeira de nossas necessidades. (RANGEL, 2005, p. 327)

Nesse contexto, o setor rodoviário passa a receber um montante maior de recursos em detrimento das ferrovias. Para Silveira (2007, p. 29), a decadência do sistema ferroviário se dá por uma série de motivos, entre eles:

A concentração dos investimentos no modo rodoviário; a falta de sentido econômico nos traçados primitivos, ou seja, trechos no qual as atividades econômicas entraram em decadência; a desarticulação entre os sistemas regionais; o desaparecimento do parque ferroviário; Baixo rendimento dos trechos de tráfego intenso.

Na verdade, Silveira (2007) não aponta a causa principal para o estrangulamento do setor ferroviário. Esta se deve à necessidade de integração do território brasileiro, e em um país com dimensões continentais como o Brasil, a construção de rodovias tornou-se a opção menos dispendiosa para os cofres públicos. Sem contar que o preço dos combustíveis eram muito baixos.

Pereira (2014), por sua vez, afirma que apesar dos esforços para se tentar solucionar a precária situação do modal ferroviário através de diversos projetos de investimentos, estes

não surtiram o efeito desejado por subestimarem a dimensão do problema considerando que apenas reformas de vias e reequipamento sanaria a questão, desprezando o crescimento de um mercado interno que privilegiava o modal rodoviário. Acrescenta ainda, que não surgiu 'uma indústria de equipamentos e vagões ferroviários no Brasil, o que comprometia ainda mais a construção dessas vias, já que era necessário importar quase tudo, encarecendo sobremaneira a obra.

O terceiro período (1946-1964) foi marcado pelo contexto nacional desenvolvimentista, em que foram criadas empresas estatais que atuavam em diversos setores de infraestrutura como a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), a Companhia Vale do Rio Doce e a Petrobrás. No sistema rodoviário, em 1948, foi concluída a ligação entre Rio de Janeiro e Bahia, estrada que ficou conhecida como Rio-Bahia. Nessa época, a criação do BNDE fomentou o desenvolvimento industrial no país, o que possibilitou um aumento de indústrias de peças automotivas, a fabricação de asfalto e de combustíveis nas recém-criadas refinarias de petróleo. Ônibus de passageiros começaram a dominar a paisagem das maiores cidades.

Além disso, Vargas rompe com uma administração patrimonial e clientelista tornando obrigatório o concurso para a entrada no serviço público, demonstrando grande esforço para a profissionalização da administração pública. Também recrutava administradores para as recém-estatais criadas adotando o princípio da meritocracia. Assim, capacitou o Estado para promover o desenvolvimento econômico, pois podia dispor de economistas, técnicos e administradores de excelente nível em seu quadro funcional (BRESSER PEREIRA, 1972).

Mais tarde, o governo do presidente Dutra elaborou o Plano SALTE, cuja sigla significava Saúde, Alimentação, Transporte e Energia, numa tentativa de coordenar e orientar os gastos públicos visando aos setores aludidos anteriormente. Apesar do ritmo lento dos investimentos públicos e do pequeno alcance do plano, os índices de crescimento dos últimos anos do governo Dutra ficaram em 6% ao ano (BANCO..., 2002).

Entretanto, em 1951 foi formada a Comissão Mista Brasil – Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico, com técnicos brasileiros e norte-americanos, objetivando um levantamento metódico da situação econômica do Brasil, com o

objetivo de formular um programa de desenvolvimento para o país.

A Comissão Mista concluiu que o governo brasileiro deveria investir prioritariamente na eliminação de pontos de estrangulamento que impediam e dificultavam a distribuição da produção, retirada de obstáculos à expansão da produção agrícola, mineral e florestal, ampliação de fábricas existentes e instalação de novas, integração do mercado interno e descentralização da indústria para equilibrar o poder econômico no país (MANTEGA, 1987).

Para tanto, elaborou projetos de investimentos para os setores de transporte ferroviário, energia elétrica, navegação costeira, portos e estradas de rodagem. Com efeito, “tivemos assim um grande desenvolvimento industrial durante o decênio imediatamente posterior a guerra. A produção industrial aumentou 122%” (BRESSER PEREIRA, 1972). Porém, nem todos os projetos elaborados pela Comissão Mista foram efetivados em virtude de falta de recursos.

Em 1953, foi criado um grupo de trabalho formado por técnicos do BNDE e da CEPAL, dirigidos por Celso Furtado, com o objetivo de dar continuidade aos trabalhos iniciados pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos.

O Grupo Misto BNDE-CEPAL atribuiu o grande desenvolvimento do Brasil no pós-guerra, externamente, à rápida recuperação do mercado mundial, elevando os preços do café, o crescimento da capacidade de importar, a política de estabilidade cambial e a seletividade das importações brasileiras e internamente, aos investimentos industriais (MANTEGA, 1987). O Grupo acreditava ser decisivo o papel dos estímulos externos para explicar o bom desempenho da economia brasileira. Reiteraram, também, a necessidade de se dar prioridade aos investimentos em transportes e energia para possibilitar a continuidade do crescimento econômico.

Contudo, o grande impulso da infraestrutura aconteceu a partir da posse do presidente Juscelino Kubitschek (1956 – 1960). Seu governo criou o Plano de Metas cujo lema era “Cinquenta anos em cinco” e as Superintendências de Desenvolvimento que tinham como objetivo dar suporte a montagem das infraestruturas. O presidente eleito, percebendo a existência de um grupo de técnicos de elevado padrão oriundos da Cepal, com experiência fora do país e que

pertenceram ao quadro dos grupos de estudos para o desenvolvimento econômico do Brasil, buscou assessoria desses técnicos no intuito de definir a política econômica para o país. Com isso, estimulou a industrialização no país, atraindo investimentos privados nacionais e estrangeiros que, aliado aos investimentos governamentais resultaram em um período de extraordinário desenvolvimento (BRESSER PEREIRA, 1972).

[...] a partir de 1957, o setor sofre uma reestruturação com a desativação de ramais não lucrativos. À medida que estes ramais eram desativados, o governo iniciava a construção de rodovias substitutivas. Assim a participação das ferrovias na carga transportada diminuiu para 18,8 % em 1960, quando era 23,8 % em 1950. Ao longo dos anos 60, diversas ferrovias apresentavam baixa densidade de tráfego com tarifas reais defasadas, o que causava sucessivos déficits operacionais e forçava o governo federal a subsidiá-las financeiramente. Assim, o governo continuou com o processo de desativação e em 1970 a participação atinge 17,0%. (FERREIRA; MALLIAGROS, 1999, p. 17)

No entanto, a mudança da primazia do sistema ferroviário para a primazia do sistema rodoviário não aconteceu de forma abrupta. Seu processo de mudança se deu de forma lenta e gradual, com os dois sistemas funcionando de forma concomitante, porém, com o montante de investimentos pendendo mais para o lado rodoviário do que o ferroviário.

Segundo o Ministério de transportes, com a criação do Programa Nacional de Desestatização, na década de 1990, o Governo Federal concedeu ao setor privado a operação e manutenção de sete malhas regionais, realizando assim a liquidação da Rede Ferroviária Federal (RFFSA). Em 1998, também foram privatizadas as ferrovias da Companhia Vale do Rio Doce.

Em 1999 a Rede Ferroviária Federal S.A. foi incluída no Programa Nacional de Desestatização através do Decreto n.º 473/92, propiciando a transferência de suas malhas para a

iniciativa privada, durante um período de 30 anos, prorrogáveis por mais 30.

Assim, foram concedidas à iniciativa privada as malhas regionais demonstradas no quadro 3:

Quadro 3 – Malha ferroviária regional brasileira

Malhas Regionais	Data do Leilão	Concessionárias	Início da Operação	Extensão (Km)
Oeste	05.03.96	Ferrovia Novoeste S.A.	01.07.96	1.621
Centro-Leste	14.06.96	Ferrovia Centro-Atlântica S.A.	01.09.96	7.080
Sudeste	20.09.96	MRS Logística S.A.	01.12.96	1674
Tereza Cristina	26.11.96	Ferrovia Tereza Cristina S.A.	01.02.97	164
Sul	13.12.96	ALL – América Latina Logística do Brasil S.A.	01.03.97	6.586
Nordeste	18.07.97	Companhia Ferroviária do Nordeste	01.01.98	4.238
Paulista	10.11.98	Ferrovias Bandeirantes S.A.	01.01.99	4.236
Total				25.599

Fonte: BRASIL, [2016], sem paginação.

Em 1997, o governo federal concedeu à Companhia Vale do Rio Doce a exploração por 30 anos, prorrogáveis por mais 30, das Estrada de Ferro Vitória a Minas e Estrada de Ferro Carajás, utilizadas basicamente no transporte de minério dessa companhia. Além das malhas da RFFSA e das estradas de ferro da Companhia Vale do Rio Doce, a ANTT é responsável pelas concessões das Ferrovias Norte Brasil S.A – FERRONORTE; Estrada de Ferro Mineração Rio do Norte Estrada de Ferro Jarí; Estrada de Ferro Trombeta; Estrada de Ferro Votorantim e Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A – FERROESTE.

Atualmente a extensão da malha ferroviária concedida é de 28.190 km, onde atuam diversas concessionárias: América Latina Logística Malha Norte S.A. (Ferrovia Norte Brasil S.A. – FERRONORTE) que possui um longo trecho concedido, contudo ainda administra inicialmente algumas operações ferroviárias abrindo ao tráfego público o primeiro trecho, que inicia às margens do Rio Paraná (Ponte Rodoferroviária) e termina no Município de Chapadão do Sul, no Estado do Mato Grosso do Sul. Também outro trecho entre Alto Taquari-MT e Alto Araguaia-

MT, que somado ao primeiro (Chapadão do Sul-MS e Alto Taquari-MT) totaliza 512Km de extensão. O quadro 4 demonstra o total dos trechos concedidos e o quadro 5, os trechos concedidos os quais já foram iniciadas as operações:

Quadro 4 – Malha ferroviária total concedida e suas conexões

Entroncamento de Ferrovias com Portos	
Área de Atuação	Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Rondônia e Pará
Extensão das Linhas	5.228 km
Pontos de Intercâmbio com Ferrovias	
Ferrovia Centro-Atlântica S.A.	Uberlândia-MG
FERROBAN - Ferrovias Bandeirantes S.A.	Aparecida do Taboado-MS
Pontos de Interconexão com Portos	
Santarém-PA (Terminal Hidroviário)	
Porto Velho-RO (Terminal Hidroviário)	

Fonte: Extraído de Ministério dos Transportes (BRASIL, [2016]).

Quadro 5 – Situação atual quanto à operação ferroviária

Entroncamento de Ferrovias com Portos	
Área de Atuação	Mato Grosso e Mato Grosso do Sul
Extensão	617 km
Bitola	1,60 m
Pontos de Interconexão com Ferrovias	
Marco Inicial - SP (ALLMP - América Latina Logística Malha Paulista S.A).	

Fonte: Extraído de Ministério dos Transportes (BRASIL, [2016]).

Outra concessão pertence a ALL - América Latina Logística Malha Oeste S/A. cuja extensão do trecho concedido é de 1953 Km como demonstrado no quadro 6:

Quadro 6 – Malha ferroviária concedida e suas conexões

Entroncamento de Ferrovias com Portos	
Área de Atuação	São Paulo e Mato Grosso do Sul
Extensão das Linhas	1.953 km
Pontos de Intercâmbio com Ferrovias	
Iperó –SP	
Rubião Junior –SP	
ALLMP- América Latina Logística Malha Paulista S.A.	Alumínio – SP
	Bauru – SP
	Mairinque-SP
Empresa Ferroviária Oriental (BOLÍVIA)	
Pontos de Interconexão com Portos	
Porto Esperança - MS (Terminal Hidroviário)	
Ladário - MS (Terminal Hidroviário)	

Fonte: Extraído de Ministério dos Transportes (BRASIL, [2016]).

A Ferrovia Centro-Atlântica S.A. iniciou a operação dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas em 1996, nos trechos demonstrados no quadro 7.

Quadro 7 – Trechos concedidos: Ferrovia Centro-Atlântica S.A.

Entroncamento de Ferrovias com Portos		
Área de Atuação	Minas Gerais, Goiás, Distrito Federal, Bahia, Sergipe, Espírito Santo, Rio de Janeiro e São Paulo	
Extensão das Linhas	7.215 km	
Pontos de Intercambio com Ferrovias		
Estrada de Ferro Vitória Minas S.A.	Capitão Eduardo - MG	
	Engº Lafaiete Bandeira - MG	
	Pedreira Rio das Velhas - MG	
MRS Logística S.A.	Bárbara – RJ	
	Barão de Angra - RJ	
	Barreiro-MG	
	Miguel Burnier - MG	
	Três Rios – RJ	
	Engº Lafaiete Bandeira - MG	
Transnordestina Logística S.A.	Propriá – SE	
ALLMP – América Latina Logística Malha Paulista S.A.	Boa Vista Nova – SP	
	Paulínia / Replan - SP	
Pontos de Interconexão com Portos		
Angra dos Reis – RJ		
Aracaju – SE		
Aratu – BA		
Salvador – BA		

Fonte: Extraído de Ministério dos Transportes (BRASIL, [2016]).

A MRS logística S.A. iniciou suas operações de transporte ferroviário de cargas em 1996, nos trechos indicados no quadro 8.

Quadro 8 – Trechos administrados pela MRS Logística S.A.

Entroncamento de Ferrovias com Portos	
Área de Atuação	Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo
Extensão das Linhas	1.674 km
Pontos de Intercâmbio com Ferrovias	
FCA	Barão de Angra – RJ
	Bárbara – RJ
	Eng.º Lafaiete Bandeira-MG
	Barreiro – MG
	Miguel Burnier - MG
	Três Rios – RJ
EFVM	Ouro Branco – MG
ALLMP – América Latina Logística Malha Paulista S.A.	Jundiaí-SP
	Lapa – SP
	Perequê – SP
SUPERVIA	Japerí Km 64
Pontos de Interconexão com Portos	
Rio de Janeiro – RJ	
Sepetiba – RJ	
Santos – SP	

Fonte: Extraído de Ministério dos Transportes (BRASIL, [2016]).

A Ferrovia Tereza Cristina S.A. iniciou a operação dos serviços públicos de transporte ferroviário em 1997 no trecho indicado no quadro 9.

Quadro 9– Trecho concedido à Ferrovia Tereza Cristina S.A.

Entroncamento com Portos	
Área de Atuação	Santa Catarina
Extensão das Linhas	164 km
Pontos de Interconexão com Portos	
Imbituba – SC	

Fonte: Extraído de Ministério dos Transportes (BRASIL, [2016]).

A América Latina Logística Malha Sul S.A. opera nos trechos enunciados no quadro 10.

Quadro 10 – Trecho ferroviário América Latina Logística Malha Sul S.A.

Entroncamento de Ferrovias com Portos	
Área de Atuação	Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo
Extensão das Linhas	7.304 km
Pontos de Intercâmbio com Ferrovias	
ALLMO – América Latina Logística Malha Oeste S.A..	Rubião Junior – SP
	Iperó – SP
FERROESTE – Estrada de Ferro Paraná - Oeste S.A.	Guarapuava - PR
AFE – Administración de Ferrocarriles del Estado – Uruguai	Santana do Livramento - RS
Ferrocarril Mesopotamico General Orquiza – Argentina	Uruguiana - RS
Pontos de Interconexão com Portos	
Presidente Epitácio – SP	
Paranaguá – PR	
São Francisco do Sul – SC	
Porto Alegre – RS	
Rio Grande – RS	
Estrela - RS (Terminal Hidroviário)	

Fonte: Extraído de Ministério dos Transportes (BRASIL, [2016]).

A Companhia Ferroviária do Nordeste – Ferrovia Transnordestina Logística S.A. - iniciou a operação dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas em 1998, atuando nos trechos indicados no quadro 11.

Quadro 11 – Trechos concedidos à Ferrovia Transnordestina Logística S.A.

Entroncamento de Ferrovias com Portos	
Área de Atuação	Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas
Extensão das Linhas	4.207 km
Pontos de Interconexão com Ferrovias	
EFC	Ramal Itaqui (Pombinho) – MA
FCA	Propriá – SE
Pontos de Interconexão com Portos	
Maceió-AL	
Pecém-CE	
Itaqui-MA	
Mucuripe-CE	
Recife-PE	
Natal-RN	
Suape-PE	
Cabedelo-PB	

Fonte: Extraído de Ministério dos Transportes (BRASIL, [2016]).

A FERROBAN - Ferrovias Bandeirantes S.A. obteve a concessão da Malha Paulista e iniciou a operação dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas em 1999 passando a se chamar ALL – América Latina Logística Malha Paulista S.A, cujos trechos estão elencados no quadro 12.

Quadro 12 – Trechos concedidos à ALL – América Latina Logística Malha Paulista S.A

Entroncamento de Ferrovias com Portos	
Área de Atuação	São Paulo e Minas Gerais
Extensão das Linhas	1.989 km
Pontos de Intercâmbio com Ferrovias	
Ferrovia Centro-Atlântica S.A.	Boa Vista Nova - SP
	Replan / Paulínia - SP
MRS Logística S.A.	Jundiaí – SP
	Lapa – SP
	Perequê – SP
ALLMO – América Latina Logística Malha Oeste S.A.	Alumínio – SP
	Mairinque – SP
	Bauru – SP
ALLMN – América Latina Logística Malha Norte S.A.	Marco Inicial - SP
Pontos de Interconexão com Portos	
Santos-SP	
Pederneiras – SP	
Panorama – SP	

Fonte: Extraído de Ministério dos Transportes (BRASIL, [2016]).

A Companhia Vale do Rio Doce iniciou a concessão da exploração dos serviços de transporte ferroviário de cargas e passageiros na Estrada de Ferro Vitória a Minas em 1997, cujos trechos estão demonstrados no quadro 13.

Quadro 13 – Trechos concedidos à EFVM - Estrada de Ferro Vitória a Minas

Entroncamento de Ferrovias com Portos	
Área de Atuação	Espírito Santo e Minas Gerais
Extensão das Linhas	905 km
Pontos de Intercâmbio com Ferrovias	
MRS LOGISTICA	Ouro Branco - MG
FCA	Pedro Nolasco - ES
	Eng.º Lafaiete Bandeira - MG
	Capitão Eduardo – MG
	Pedreira do Rio das Velhas – MG
Pontos de Interconexão com Portos	
Tubarão-ES	

Fonte: Extraído de Ministério dos Transportes (BRASIL, [2016]).

Outra concessão administrada pela Companhia Vale do Rio Doce é a Estrada de Ferro Carajás, onde foi iniciada a exploração em 1997 cujos trechos estão evidenciados no quadro 14.

Quadro 14 – Trechos concedidos à EFC - Estrada de Ferro Carajás

Entroncamento de Ferrovias com Portos	
Área de Atuação	Pará e Maranhão
Extensão das Linhas	892 km
Pontos de Intercâmbio com Ferrovias	
FNS	Açailândia – MA
TNLSA – Transnordestina Logística S.A.	Ramal Itaqui (Pombinho) - MA
Pontos de Interconexão com Portos	
Terminal da Ponta da Madeira-MA	

Fonte: Extraído de Ministério dos Transportes (BRASIL, [2016]).

A ferrovia FERROESTE - Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A detém a concessão para construir e operar estrada de ferro, entre as cidades de Guarapuava e Cascavel, cuja outorga dessa concessão iniciou em 1988. Contudo em 1997 a concessão foi subconcedida à Ferrovia Paraná S.A. - FERROPAR, para explorar o serviço público de transporte ferroviário de cargas. Seus trechos estão indicados no quadro 15.

Quadro 15 – Trechos concedidos à FERROPAR

Entroncamento de Ferrovias com Portos	
Área de Atuação	Paraná
Extensão das Linhas	248 km
Pontos de Intercâmbio com Ferrovias	
ALLMS – América Latina Logística Malha Sul S.A.	Guarapuava-PR
Pontos de Interconexão com Portos	
Paranaguá-PR	

Fonte: Extraído de Ministério dos Transportes (BRASIL, [2016]).

Em 1987, a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. - celebrou em contrato o direito de construção, uso e gozo da Ferrovia Norte Sul no Ramal Norte, com o traçado entre Colinas de Tocantins, no Estado do Tocantins, até Açailândia, no Estado do Maranhão, com 461 km de extensão; e o Ramal Sul, partindo de Porangatu, no Estado de Goiás, até o sistema ferroviário existente em Senador Canedo, também no Estado de Goiás, com 461 km de extensão. Posteriormente, foi ratificada a outorga de concessão de ramais ferroviários na região da Bacia do Araguaia - Tocantins, na Ferrovia Norte Sul, que liga os municípios de Belém, no Estado do Pará, e Senador Canedo, em Goiás. Uma nova ratificação foi efetuada no ramal que os municípios de Belém, no Estado do Pará, ao município de Panorama, no Estado de São Paulo. Dessa forma, foi concebido o projeto da ferrovia demonstrado no quadro 16 e a situação atual em que a concessão se encontra evidenciado no quadro 17.

Quadro 16 – Trechos concedidos à VALEC S.A.

Entroncamento de Ferrovias com Portos	
Área de Atuação	Maranhão, Tocantins e Goiás
Extensão das Linhas	1.638 km
Pontos de Intercâmbio com Ferrovias	
Estrada de Ferro Carajás	Açailândia-MA
Ferrovia Centro-Atlântica S.A.	Senador Canedo-GO
Pontos de Interconexão com Portos	
Porto de Itaqui-MA	

Fonte: Extraído de Ministério dos Transportes (BRASIL, [2016]).

Quadro 17 – Situação atual da concessão VALEC S. A.

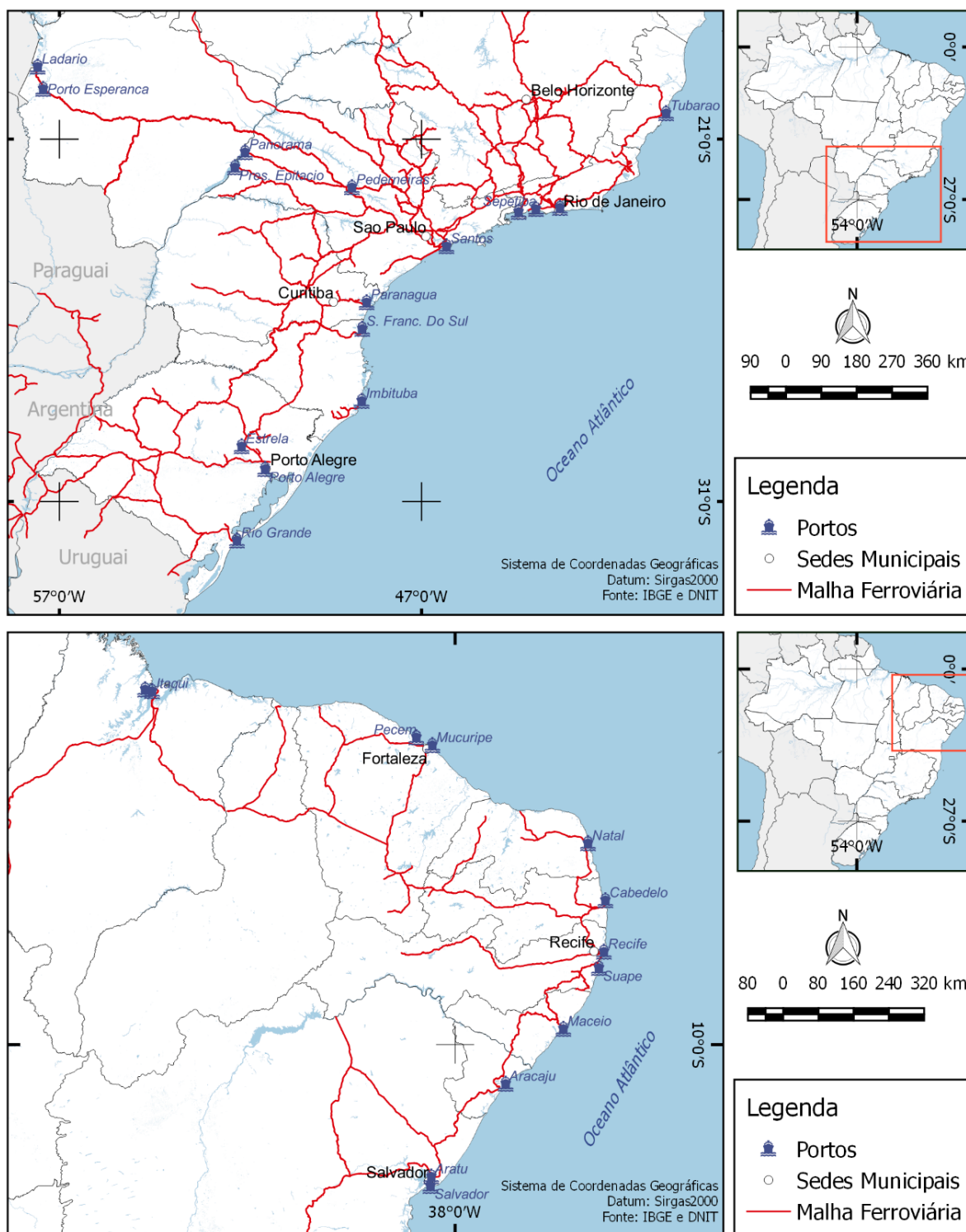
Entroncamento com Ferrovias	
Área de Atuação	Maranhão e Tocantins
Extensão das Linhas	720 km
Pontos de Intercâmbio com Ferrovias	
EFC	Açailândia - MA

Fonte: Extraído de Ministério dos Transportes (BRASIL, [2016]).

O mapa 3 apresenta os pontos de entroncamento entre as ferrovias e principais portos do país. Podemos perceber um predomínio de ferrovias na região Sudeste e Sul do país e a ligação dessas com os portos marítimos e fluviais. No Nordeste observamos uma nítida escassez de ferrovias, o que demonstra uma menor conexão entre os modais.

Mapa 3 – Entroncamentos Porto-Ferrovia no Brasil

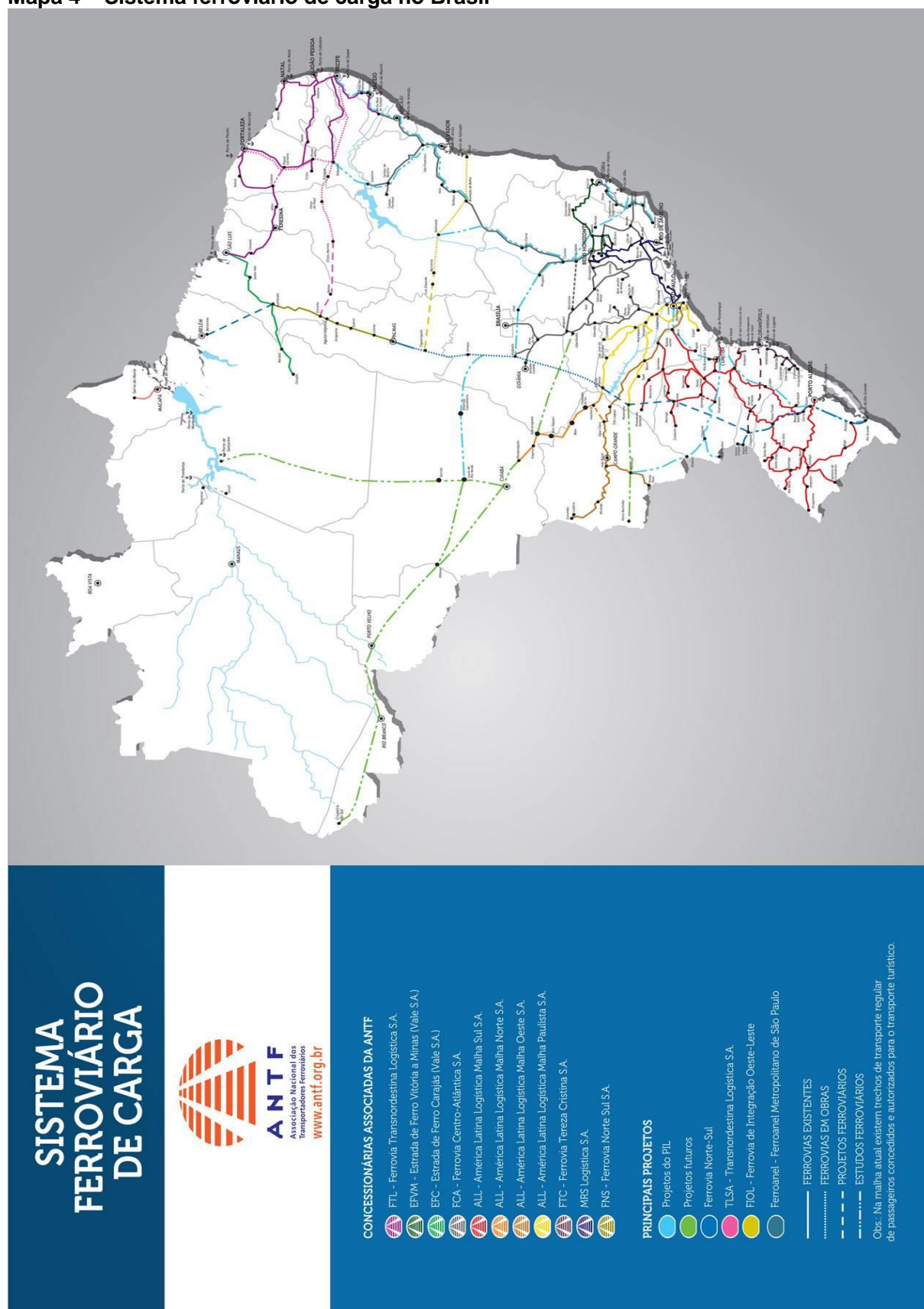
Entroncamentos Porto-Ferrovia no Brasil



Fonte: JESUS, 2016a.

Segundo o Ministério dos Transportes, no Brasil, a malha ferroviária do Brasil está concentrada nas regiões sul e sudeste, como demonstrado no mapa 4, com predominância para o transporte de cargas e se caracteriza por possuir uma grande capacidade de carga. É adequado para grandes distâncias, contudo, possui alto custo de implantação. O transporte de mercadorias é lento devido às suas operações de carga e descarga e possui baixa integração entre os estados. Por outro lado, possui um baixo custo de transporte e de manutenção, é mais seguro que o modal rodoviário porque ocorrem poucos acidentes, furtos e roubos, e é pouco poluente.

Mapa 4 – Sistema ferroviário de carga no Brasil



Fonte: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS, 2014, sem paginação.

De acordo com a ANTT, a carga transportada em nossas ferrovias é de 140.356.356 (TU) (janeiro até abril 2014); a quantidade de locomotivas em circulação é de 3.340 (em 12/11/2014) e a de vagões de 103.141 (em 12/11/2014). Nesse modal são transportados minério de ferro, soja, açúcar, carvão mineral, grãos, milho, farelo de soja, óleo diesel, celulose, produtos siderúrgicos e ferro gusa. Apesar de não ser o principal modal do país é o maior da América Latina em termos de carga transportada atingindo 166,2 bilhões de TKU (tonelada quilômetro útil) em 2001.

Assim, resumidamente, podemos afirmar que o transporte via modal rodoviário é ideal para curtas e médias distâncias, pois é flexível permitindo a qualquer momento embarques urgentes, entregas diretas, manuseio de pequenas cargas e embalagens mais simples. De outra forma, o transporte via modal ferroviário caracteriza-se pelo menor custo, com o frete apresentando valores inferiores aos praticados pelo transporte rodoviário, além de não ter problemas relacionados a congestionamentos e de possuir uma elevada capacidade de transporte de cargas.

Contudo, para Pereira (2014, p. 99), alterar a atual matriz rodoviária de transporte do país não é uma tarefa simples. Para ele

[...] além de todo o poderio objetivo e político com que conta o setor, existe uma componente funcional que está expressa na matriz atual, na participação de cada meio de transporte, estabelecida pelas condições econômicas gerais, de localização das atividades produtivas e do mercado de serviços de transportes, cuja alteração é particularmente problemática.

Nesse contexto, o transporte de cabotagem foi rápida e fortemente afetado pela expansão das rodovias, como veremos no item a seguir.

2.6 Declínio da cabotagem

A ampla costa brasileira com mais de 8000 quilômetros de extensão e uma colonização que teve início em seu litoral transformou o transporte de cabotagem em seu principal meio

para conectar os vários pontos desse país de dimensões continentais. Era realizado por meio de embarcações para deslocamentos de passageiros e mercadorias utilizando o mar aberto como via, ancorando em pontos da costa ou entre um ponto costeiro e um ponto fluvial.

Com um povoamento que se dava do litoral para o interior, as atividades costeiras se consolidavam a partir da comercialização portuária. Dessa forma, o país expandia sua ocupação, povoamento e consolidação territorial tendo como base, a despeito de suas dificuldades, o transporte de cabotagem.

Para Bastos (2002), o Brasil foi integrado ao capitalismo mundial em fins do século XVI e início do século XVII, numa relação de vassalagem entre os vassalos e os senhores de escravos e a Coroa Portuguesa, como área exportadora de gêneros tropicais e importadora de produtos alimentares, equipamentos e manufaturados de luxo.

Contudo, foi só na segunda metade do século XVIII que a Coroa Portuguesa iniciou o povoamento do Sul do Brasil com a fundação dos primeiros núcleos vicentistas no litoral, entre os quais, São Francisco, Desterro e Laguna. Preocupada com a expansão espanhola no sul a partir do rio da Prata, a Coroa, numa estratégia política, econômica e militar, estabeleceu colônias de povoamento nas áreas meridionais do país. Ao mesmo tempo, era importante encontrar novas áreas de exploração para o ocioso capital comercial português que reivindicava novas oportunidades lucrativas.

Assim, passou a fazer concessão ao capital comercial para a pesca de baleia no sul. O óleo extraído do animal possuía grande valor comercial, o que levou a construção de armazéns no litoral catarinense (BASTOS, 2002). Contudo, o comércio interno realizado pela cabotagem era de interesse secundário, pois o sistema colonial visava somente a produção de gêneros alimentícios para abastecer o mercado internacional.

A vinda da família real para o Brasil e a abertura dos portos em 1808 alavancou um novo período para a navegação de cabotagem brasileira com a indústria naval investindo em estaleiros no norte e sul do país. Houve uma expansão das embarcações mercantes brasileiras, pois os interesses comerciais voltaram-se com mais vigor para o mercado interno.

Apesar de importante, o arsenal mercante da coroa ainda era incipiente e limitado pois o país não possuía uma indústria pesada capaz de sustentar a dinâmica das inovações tecnológicas que surgiam com a Segunda Revolução Industrial que tornava os navios de madeira a vapor obsoletos, pois transatlânticos de ferro passaram a dominar os mares.









Nas últimas décadas do século XIX há uma expansão do complexo cafeeiro, algodoeiro e cacauero e o surgimento da erva-mate no Paraná e borracha no Amazonas.

O Brasil ingressa em um novo período, caracterizado pela expansão das ferrovias, alguns investimentos nos portos, e a formação de uma frota mercante nacional de forma concomitante com a consolidação do padrão de acumulação da economia brasileira, baseado na atividade agrário e exportadora (FONSECA, 2012, p. 24).

Somente a partir da Revolução de 1930, quando há uma reestruturação da economia e o incentivo ao modal rodoviário, é que o transporte de cabotagem declina no Brasil.

Para entender melhor a cabotagem no Brasil o quadro 18 apresenta um breve histórico de como esse modal evoluiu no país.

Quadro 18 – Linha do tempo da cabotagem no Brasil

Características	Cabotagem utilizada para o transporte de carga geral e granel devido às péssimas condições das ferrovias e rodovias.		Diesel subsidiado e a crise do petróleo pressionam o frete rodoviário.	Fim dos anos 90, com a economia estabilizada, os índices de inflação controlados e a modernização dos portos a cabotagem encontra níveis de serviços e custos.	Criação da Antaq. O Estado gradativamente retoma seu papel através do planejamento estatal para o setor de transportes. Vultosas linhas de financiamento do BNDES aplicados na indústria naval e nos portos promovem o desenvolvimento da navegação mercante brasileira.
Expansão					
Período	Anos 20/30	Anos 60	Anos 70/80	Anos 90	Anos 2000
Retração					
Características	Presidente Washington Luiz: “Governar é construir estradas”.	Chegada das indústrias automobilísticas. Consolidação da política de desenvolvimento voltada para o modal rodoviário.	Processo inflacionário, altos custos e baixa produtividade dos portos contribui para inviabilizar a cabotagem de CG* e CTN** restando apenas os GS*** e GL**** (grandes volumes e baixo valor agregado).	Fracasso da retomada da cabotagem, devido aos confiscos econômicos promovidos pelo presidente Fernando Collor que impediram futuros investimentos no setor.	

Fonte: Adaptado de ARAÚJO, 2014, sem paginação.

Notas:

* Carga Geral

*** contêineres

**** Granéis sólidos

***** Granéis líquidos

Nesse sentido, a linha do tempo sobre a cabotagem evidencia a total falta de incentivos para este setor a despeito da extensa orla marítima existente no país que apresenta mais de 7.500 km navegáveis e uma população com mais de 70% de concentração em um raio de até 200 km do seu litoral, o que cria condições naturais e ao mesmo tempo ótimas para a utilização do modal de navegação de cabotagem. No entanto, essa situação perdurou até 2003 quando houve um revigoramento do modal a partir de novos aportes de investimentos para o setor.

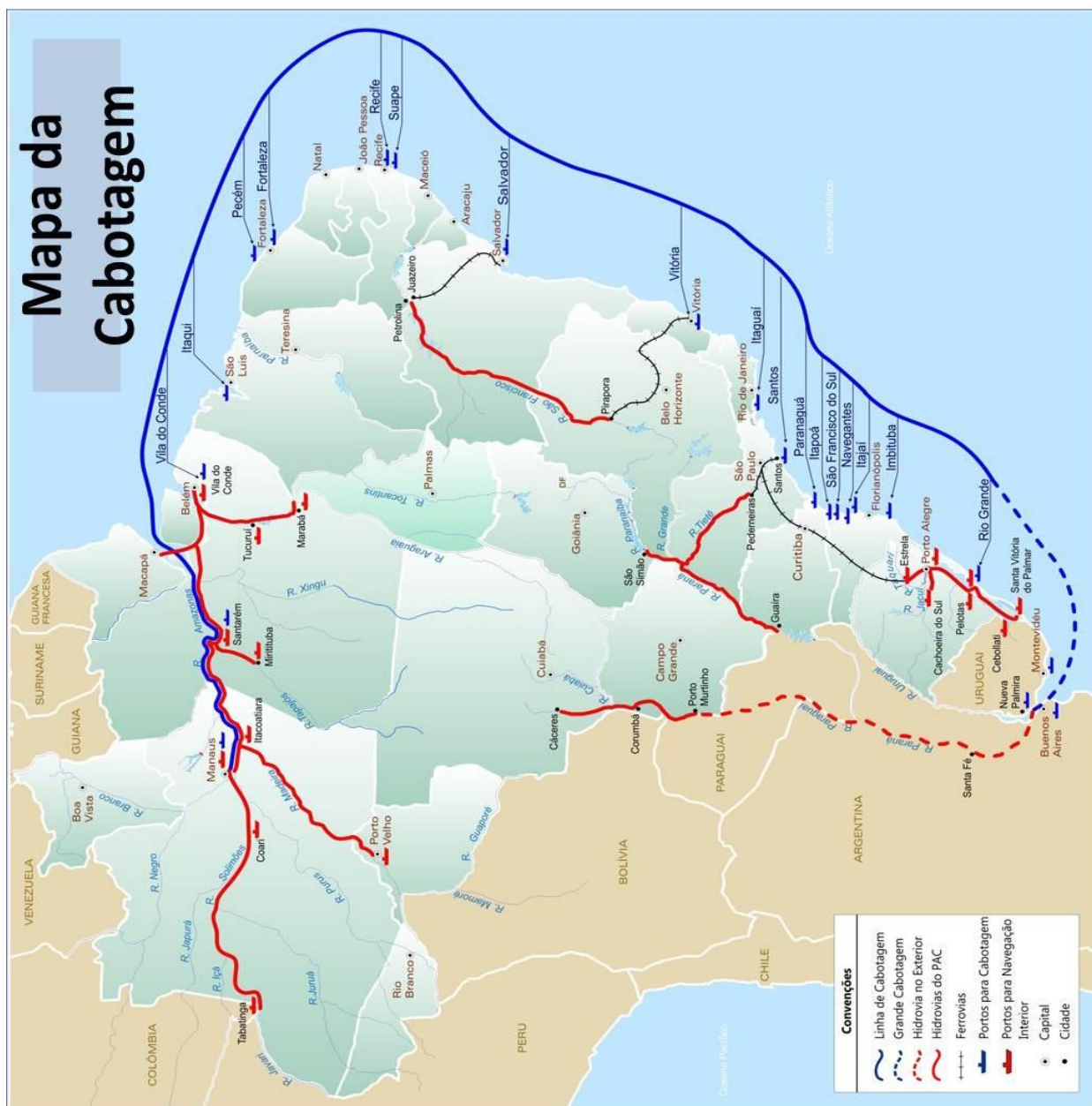
Atualmente o Brasil conta com mais de 30 portos organizados e inúmeros terminais de uso privativo, além de possuir uma forte concentração costeira dos setores produtivos e de comércio com 80% da população vivendo entre as regiões litorâneas e a até 200 km da costa. Esses dados demonstram o grande potencial para a cabotagem, apesar disso, esse setor representa 9,6% da matriz brasileira de transporte de carga e isso significa bem menos do que os 37% movimentados na União Europeia e os 48% transportados pela China (ARAÚJO, 2014, sem paginação).

Segundo o Ministério dos Transportes, atualmente, o transporte marítimo de carga no Brasil apresenta como principais características a grande capacidade de carga; o baixo custo de transporte para grandes distâncias; comporta o transporte de diversos tipos de cargas; possui uma flexibilidade superior ao transporte hidroviário; transporta de forma lenta, além de necessitar de portos/alfândegas.

Para a Associação Brasileira de Atacadistas e Distribuidores - ABAD, o transporte marítimo de cabotagem tem como vantagens a redução do custo do transporte e da emissão de poluentes, uma maior segurança, diminuição dos desgastes das rodovias e dos índices de acidentes. As desvantagens, por sua vez, residem no maior tempo de transporte, aumento dos níveis de estoque, menor flexibilidade, maior burocracia, e maiores volumes nos embarques.

O mapa 5 apresenta as rotas atuais da navegação de cabotagem no Brasil.

Mapa 5 – Cabotagem no Brasil



Fonte: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ATACADISTAS E DISTRIBUIDORES DE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS, 2013, sem paginação.

Desse modo, os principais produtos transportados na cabotagem brasileira são os granéis líquidos, principalmente óleos combustíveis e minerais. Em segundo lugar aparecem os granéis sólidos, principalmente bauxita e, por último, a carga geral como demonstra a tabela 1.

Tabela 1 – Principais mercadorias transportadas pela cabotagem no Brasil

Produtos	Participação %
Combustíveis, minerais, óleos	78,6
Contêineres	6,8
Minérios, escórias e cinzas	6,6
Madeira, carvão vegetal	1,8
Ferro fundido, ferro e aço	1,3
Carga de apoio	0,9
Sal, enxofre, terras e pedras	0,8
Pastas de madeira	0,8
Produtos químicos inorgânicos	0,8

Fonte: Extraído de Agência Nacional de Transportes Aquaviários (2015).

Para Araújo (2014), entre os problemas atribuídos ao modal destacam-se a concentração de volumes em embarques únicos, o risco de aumento de estoques, a oferta insuficiente de escalas, a burocracia que é similar à do comércio exterior e o maior tempo de viagem. Outro problema é a burocracia do setor que faz com que a carga de cabotagem ainda seja tratada praticamente da mesma forma que uma mercadoria de comércio exterior, além da insuficiente oferta de navios.

Por conseguinte, a cabotagem sofre com a infraestrutura inadequada nos portos, com a burocracia, e a falta de integração

entre os modais. Essa falta de integração é resultado de um sistema de logística ainda em aprimoramento e expansão, assunto que será discutido no próximo item.

2.7 Logística

Até a década de 1950 não existia o termo logística. A responsabilidade de conduzir a logística ficava a cargo de diferentes áreas das empresas, com a gerência de produção comandando o transporte.

Entre as décadas de 50 e 70 houve a decolagem da teoria e prática da logística. Foram constatadas alterações dramáticas na população, que produziram substancial impacto na formação da logística empresarial e, conseqüentemente, nos custos logísticos. Ocorreu migração das áreas rurais para as urbanas e, ao mesmo tempo, migração do centro das cidades para os subúrbios, fazendo com que os varejistas acompanhassem a população para os subúrbios com pontos de vendas adicionais. Isto ocasionou serviços de entregas em uma área metropolitana maior e manutenção maior de estoques totais, incrementando o custo da distribuição (CHING, 2001, p. 22).

Dessa forma, o custo para manter grandes estoques se tornou elevado. A proliferação e diversificação de produtos e a elevação da quantidade de depósitos resultou em maiores problemas logísticos.

Na década de 80 com o aprofundamento da depressão econômica verificou-se alterações estruturais surgidas nos negócios e na economia dos países emergentes. Essas alterações aliadas à formação de blocos econômicos e a reestruturação da Divisão Internacional do Trabalho conflagraram uma revolução no desenvolvimento da logística. Entretanto, foi nos anos de 1990 que a logística passa a ser compreendida como a união da administração de materiais com a distribuição física (CHING, 2001). Nos anos 2000, com o fortalecimento do PIB, inúmeros investimentos fizeram explodir o setor logístico, o

que resultou na ampliação de depósitos nos principais entroncamentos rodoviário, ferroviário e portuário.

Por conseguinte, o termo logística passou a ser um ramo da distribuição dos produtos. Para Moura (2006), logística é o processo de gerenciamento dos fluxos de produtos, de serviços e de informações entre fornecedores e clientes levando produtos e serviços nas melhores condições para o destino final. Ballou (2010), por sua vez, afirma que logística, de acordo com *Council of Logistics Managenement* (CLM)¹², é o processo de planejamento, implantação e controle de fluxo eficiente e eficaz de mercadorias, serviços e informações desde sua origem até o ponto final.

Nesse contexto, o transporte torna-se o elemento mais importante do custo logístico para a maioria das empresas. Do ponto de vista de custos, Fleury (2000) afirma que o transporte representa, em média, cerca de 60 % das despesas logísticas. Ele pode variar entre 4% e 25% do faturamento bruto, e em muitos casos supera o lucro operacional.

Dessa forma, a integração entre vários modais de transporte e operadores logísticos integrados passam a ser de vital importância para redução dos custos de transporte porque geram economia de escala.

Contudo, as empresas especializadas na distribuição de mercadorias utilizando armazéns e vários modais de transportes são mais recentes no Brasil. Com isso, assistimos à emergência de distribuidoras nacionais e grandes grupos internacionais no setor.

Para Milton Santos (2014, p. 58),

com a difusão dos meios de transportes e das comunicações, cria-se a possibilidade da especialização produtiva. Regiões se especializam não mais precisando produzir tudo para a sua subsistência, pois, com meios mais rápidos e eficientes de

¹² *Council of Logistics Managenement* é um Conselho de Gestão de Logística. Principal associação mundial de profissionais de gestão de cadeias de abastecimento, não possui fins lucrativos, desenvolve, define e aperfeiçoa as profissões que lidam com logística e gestão de cadeias de abastecimento difundindo seus conhecimentos entre os profissionais dessas áreas.

transportes, podem buscar em qualquer outro ponto do país, e mesmo do planeta, aquilo que necessitam.

Nesse contexto, as empresas de logísticas tornam-se fundamentais para as novas exigências de mercados. Assim, a tabela 2 apresenta as 10 maiores empresas de logística que operam no setor de transporte rodoviário.

Tabela 2 – Empresas de logística atuantes no Brasil

RODOVIÁRIO DE CARGA												
Nº	EMPRESA	UF	Receita Op. Lq. (R\$ mil.)	Patrim. Líquido (R\$ mil.)	Lucro Operac. (R\$ mil.)	Lucro Líquido (R\$ mil.)	Liquidez Corrente	Endiv. Geral (%)	Rentab. Rec. (%)	Rentab. P. Lq. (%)	Produt. Capital	Cresc. Receita (%)
1	JULIO SIMÕES Logística S.A.	SP	1.327.887	355.354	99.471	62.949	0,63	80,72	4,74	17,71	0,72	-5,22
2	TEGMA Gestão Logística S.A.	SP	763.935	339.862	105.265	76.480	1,35	34,27	10,01	22,50	1,48	8,39
3	SADA Transportes e Armazenagens S.A.	SP	660.395	119.636	23.080	15.660	1,36	49,91	2,37	13,09	2,77	12,86
4	Rapidão COMETA	PE	639.416	175.614	7.793	13.105	2,23	42,83	2,05	7,46	2,08	1,54
5	Rodoviário RAMOS Ltda.	MG	372.513	18.463	8.075	8.075	1,24	77,54	2,17	43,74	4,53	5,47
6	Empresa de Transportes ATLAS Ltda.	SP	322.424	42.922	13.002	4.531	1,92	53,29	1,41	10,56	3,51	-12,75
7	OURO VERDE Transporte e Locação Ltda.	PR	321.659	100.117	5.454	3.733	3,23	48,32	1,16	3,73	0,55	22,96
8	COOPERCARGA Cooper. Transp. Cargas de S.C.	SC	290.341	9.856	1.109	1.096	1,21	83,14	0,38	11,12	4,97	-15,56
9	Rodoviário SCHIO Ltda.	SP	258.528	57.681	-992	52	0,96	77,59	0,02	0,09	1,00	14,21
10	Transportes DELLA VOLPE S.A.	SP	249.200	22.814	-9.730	-4.265	1,76	84,85	-1,71	-18,69	1,65	-3,92

Fonte: PORTAL GUIA DO TRANSPORTADOR, [2016], sem paginação.

A maior empresa do Brasil, *Julio Simões logística*, de São Paulo, atua em todo território nacional, em 4 países do Mercosul e possui filiais em Santa Catarina, Paraná e Rio Grande do Sul. A Companhia presta serviços de alto valor agregado, que vão desde o transporte de cargas até a terceirização total das cadeias logísticas. A Tegma, além de ser um das maiores operadores logísticos do Brasil, atua na Bolsa de Valores de São Paulo (Bovespa). É a maior operadora da América Latina voltada para o transporte de veículos zero-quilômetro, movimentando por ano mais de 1 milhão de unidades. Oferece também serviços de transporte de químicos, autopeças, linha branca e bens de consumo. Além disso, opera no ramo da indústria de embalagens e com coparticipação no grupo Coimex empreende na concessão de rodovias, energia e consórcios. A Rapidão cometa trabalha com soluções logísticas oferecendo o gerenciamento completo de toda a cadeia produtiva. Também possui filiais em todos os estados do Sul. O Rodoviário Ramos está em recuperação judicial. A empresa de logística Atlas distribui produtos de inúmeros setores da economia em todo o Brasil. A Coopercarga logística surgiu a partir da união de 143 pequenos transportadores do meio-oeste de Santa Catarina pelo associativismo. Com sede em Concórdia iniciou suas atividades transportando alimentos por rodovias. Mais tarde ampliou seus negócios para outros modais. Hoje forma um conglomerado de entidades representativas do setor de transporte rodoviário de cargas. Possui mais de 60 unidades (entre filiais e pontos de apoio) no Brasil e Argentina e uma frota acima de 1.700 caminhões. A Transportes Della Volpe s/a - Comércio e Indústria, empresa de Transporte Rodoviário Nacional de Cargas, mantém filiais nos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo, Bahia, Pernambuco, Alagoas, Ceará, Maranhão, Pará, Goiás e Sergipe.

Consoante o IBGE, a distribuição espacial da logística de transportes rodoviário no território brasileiro está concentrada na região Centro-sul com destaque para o estado de São Paulo. Também se destacam as regiões metropolitanas do Rio de Janeiro, de Belo Horizonte e de Porto Alegre. Além de Curitiba e Itajaí. Outro destaque pela elevada acessibilidade são as áreas entre Recife e João Pessoa, entre Brasília e Goiânia, o entorno de Salvador e de São Luís. O quadro 19 apresenta os principais

portos secos espalhados por todo o Brasil. Nele podemos perceber o caráter recente dos portos secos no território brasileiro. Também percebemos a grande expansão desse setor que passou de 13 unidades em 1994 para 63 em 2014.

Quadro 19 – Portos secos no Brasil

(continua)

UF	Cidade	Administrador	Data da administração segundo o Diário Oficial da União
DF	Brasília	LOGSERVE - Logística Armazenamento e Serviços Ltda.	23 de julho de 2004 (retificação publicada no DOU nº 144, de 28 de julho de 2004 (Seção 1, fl. 7)
MS	Corumbá	AGESA – Armazéns Gerais Alfandegados de MS LTDA.	11 de março de 1998
GO	Anápolis	Porto Seco Centro-Oeste S.A.	03 de setembro de 1999 06 de julho de 2010 10 de abril de 2012
MT	Cuiabá	Transmino Transportes Ltda.	14 de abril de 2003 29 de novembro de 2012
AM	Manaus	Porto Seco Graman - Aurora da Amazônia Terminais e Serviços Ltda	22 de julho de 2002 03 de agosto de 2009
PA	Belém	Porto Seco - Metrobel - Estaleiros Padre Julião Ltda.	9 de outubro de 2003 11 de dezembro de 2009
PE	Ipojuca (Suape)	Wilson Sons Logística Ltda	11 de setembro de 2014
PE	Recife	Yolanda Logística, Armazém, Transp. e Serviços Gerais Ltda.	04 de abril de 2000
MG	Juiz de Fora	Multiterminais Alfandegados do Brasil Ltda.	16 de outubro de 1997

Quadro 19 – Portos secos no Brasil

(continuação)

UF	Cidade	Administrador	Data da administração segundo o Diário Oficial da União
MG	Uberaba	Porto Seco do Triângulo Ltda (Sucessora de Empresa de Transportes Líder Ltda, por cisão societária parcial) - OBS: o Aditivo contratual foi assinado dia 02/07/2013 e o extrato desse aditivo será publicado no DOU de 05/07/2013, e logo após será editado o ADE que altera o nome do administrador do recinto alfandegado.	08 de dezembro de 1999 12 de setembro de 2012
RJ	Mesquita	Transportes Marítimos e Multimodais São Geraldo Ltda	16 de junho de 2000 24 de junho de 2008
RJ	Resende	Terminal Logístico do Vale do Paraíba	04 de junho de 2001
SP	Barueri	ELOG S/A (antiga ELOG Sudeste S/A e, antes disso, Armazéns Gerais Columbia S/A)	18 de setembro de 2001 20 de maio de 2011 19 de setembro de 2011 20 de junho de 2012
SP	Guarulhos	Dry Port São Paulo S/A (antiga Plan Service Empreendimentos S/A)	28 de agosto de 1996 22 de maio de 1998
SP	Guarulhos	Transquadros Armazéns Alfandegados S/A	11 de setembro de 2001 26 de julho de 2004
SP	São Bernardo do Campo	AGESBEC - Armazéns Gerais e Entrepósitos São Bernardo do Campo S.A.	26 de maio de 2003
SP	São Bernardo do Campo	LACHMANN TERMINAIS LTDA	10 de dezembro de 2015

Quadro 19 – Portos secos no Brasil

(continuação)

UF	Cidade	Administrador	Data da administração segundo o Diário Oficial da União
SP	São Paulo	CNAGA - Cia. Nacional de Armazéns Gerais Alfandegados	26 de maio de 2003
SP	Bauru	Brado Logística S/A (antiga CIPAGEM - Cia. Paulista de Armazéns Gerais Aduaneiros, Exp. e Imp. S/A)	26 de agosto de 1999 21 de junho de 2012
SP	Ribeirão Preto	Rodrimar S/A Transportes, Equipamentos Industriais e Armazéns Gerais	05 de fevereiro de 1999 (retificado no DOU de 30/09/2002)
SP	São José do Rio Preto	Automotive Distribuição e Logística Ltda.	14 de junho de 2000 24 de janeiro de 2001 14 de abril de 2003 20 de outubro de 2008
SP	São Sebastião	CNAGA - Cia. Nacional de Armazéns Gerais Alfandegados	26 de maio de 2003
SP	Sorocaba	Aurora Terminais e Serviços Ltda.	19 de janeiro de 2000 (retificado no DOU de 03/01/2003) 06 de outubro de 2004 15 de agosto de 2006 13 de agosto de 2007 21 de março de 2011
SP	Taubaté	EADI Taubaté Ltda.	11 de julho de 2000 (retificado no DOU de 13/07/2000)
PR	Cascavel	CODAPAR - Cia de Desenvolvimento Agropecuário do Paraná	18 de novembro de 2003 18 de junho de 2008
PR	Foz do Iguaçu	ELOG Logística Sul Ltda.	18 de fevereiro de 2003 11 de novembro de 2011

Quadro 19 – Portos secos no Brasil

(conclusão)

UF	Cidade	Administrador	Data da administração segundo o Diário Oficial da União
PR	Curitiba	ELOG Logística Sul Ltda.	22 de dezembro de 2009
SC	Itajaí	Brasfrigo S/A	04 de maio de 1998 21 de fevereiro de 2013
SC	São Francisco do Sul	Porto Seco Rocha Terminais de Cargas Ltda	18 de abril de 2006 17 de dezembro de 2008
RS	Caxias do Sul	EADI - Porto Seco Transportes Ltda.	07 de janeiro de 2000 29 de maio de 2008 19 de julho de 2010
RS	Novo Hamburgo	Multi Armazéns Ltda	02 de março de 2009
RS	Uruguaiana	Elog Logística Sul Ltda	16 de maio de 2001
RS	Jaguarão	Elog Logística Sul Ltda	13 de março de 2003
RS	Canoas	Banrisul Armazéns Gerais S.A	22 de maio de 2003 17 de maio de 2004 22 de outubro de 2004
RS	Santana do Livramento	Elog Logística Sul Ltda	13 de março de 2003

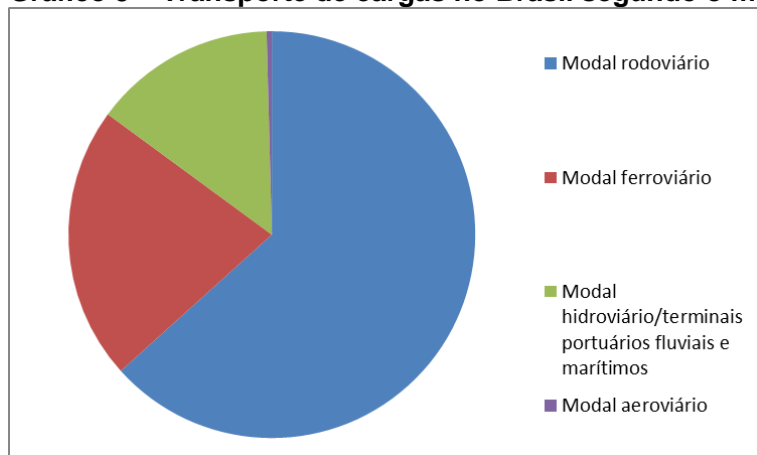
Fonte: Extraído da Receita Federal (BRASIL, 2016, sem paginação).

Por outro lado, existem algumas áreas onde a rede de transporte é mais escassa, como o interior do Nordeste, a região do Pantanal, com exceção da hidrovia do Paraguai e o interior da floresta amazônica (excetuando o entorno das hidrovias Solimões-Amazonas e Madeira). É importante destacar que a região amazônica é a única do país onde o transporte fluvial é superior ao transporte rodoviário devido à sua densa rede hidrográfica natural.

Nesse sentido, o crescimento econômico e o aumento do mercado interno brasileiro vem gerando uma demanda crescente por melhorias nos sistemas de transportes com intuito de diminuir os custos logísticos e tornar a produção nacional mais competitiva no exterior e mais acessível ao mercado interno.

Segundo a Confederação Nacional de Transportes (CNT), em 2009, 61,1% de toda a carga transportada no Brasil usou o modal rodoviário; 21,0%, o modal ferroviário, 14% o modal hidroviário e terminais portuários fluviais e marítimos e somente 0,4% utilizou o modal aeroviário, como mostra o gráfico 3:

Gráfico 3 – Transporte de cargas no Brasil segundo o modal



Fonte: Extraído de Conselho Nacional de Trânsito (2014).

Nesse sentido, a concentração do modal rodoviário no Brasil provocou um desequilíbrio entre os modais de transportes resultando em elevação de custos de produção e de circulação, já que os meios de transportes não são bem aproveitados. A competição no mercado internacional cobra do país um alto preço devido ao peso que o setor de transporte representa para os custos de uma mercadoria. Por isso, é urgente novos investimentos na matriz de transporte brasileira.

Segundo a CNT, existe um planejamento a longo prazo para o transporte de cargas, privilegiando o transporte multimodal. Esse projeto prevê que em 2025 o transporte por ferrovias passaria dos atuais 25% para 32%; o aquaviário passaria de 13% para 29%; os dutos, de 3,5% para 5%; e a aerovia, de 0,4% para 1%. O modal rodoviário, que, em 2005, contava com 58% do transporte de cargas, seria reduzido para 33%, integrando-se aos outros sistemas de transportes e levando a um melhor aproveitamento das matrizes de transportes (BRASIL, 2007).

Ainda segundo a CNT, os principais problemas que afetam a eficiência do transporte de cargas pelo modal rodoviário são: legislação antiga, fragilidade da fiscalização, o que leva a uma maior deterioração da infraestrutura rodoviária, deficiência nos sistemas de pesagem, falta de um eficiente planejamento para a construção, pavimentação e conservação das rodovias.

Nesse contexto, é necessário que haja maior investimento no sentido de modernizar o setor de transportes, adotando novas tecnologias asfálticas e de monitoramento e conservação das estradas e a implantação do transporte multimodal em larga escala. Equilibrando as modalidades de transportes haverá um melhor aproveitamento do sistema de transporte de cargas brasileiro, o que resultará no crescimento econômico das exportações brasileiras.

Destarte, é importante salientar que São Paulo se destaca como estado mais desenvolvido na conjunção entre rodovias, ferrovias e hidrovias conectando as cidades do interior à capital, além de possuir o maior aeroporto (Guarulhos) e o porto com maior movimentação de carga (Santos) do país. Outras regiões que se destacam por possuírem uma grande extensão de rodovias pavimentadas são o noroeste do Paraná, o sul de Minas Gerais, o litoral da Região Nordeste, entre o Rio Grande do Norte e Salvador, o Distrito Federal e seu entorno e o Rio de Janeiro.

As cargas transportadas no Sudeste ultrapassam em cerca de 14 vezes o total da região Nordeste e em cerca de 106 vezes a região Norte. Apesar do escoamento de importantes produções do Centro-Oeste, essa região representa apenas 3% do total de cargas do Brasil (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

Em relação às ferrovias, atualmente, os principais eixos ferroviários transportam *commodities*, principalmente minério de ferro e grãos. Seu uso como transporte de cargas cresceu, embora de forma mais lenta que as rodovias e o sistema aéreo. As ferrovias mais importantes são: a Ferrovia Norte-Sul, que liga a região de Anápolis (GO) ao Porto de Itaqui, em São Luís (MA), que transporta predominantemente soja e farelo de soja; a Estrada de Ferro Carajás, que liga a Serra dos Carajás ao Terminal Ponta da Madeira, em São Luís (MA), que transporta principalmente minério de ferro e manganês e a Estrada de Ferro Vitória-Minas, que transporta predominantemente minério de ferro para o Porto de Tubarão.

A crescente demanda da circulação de passageiros nas duas maiores cidades brasileiras, São Paulo e Rio de Janeiro, aliado a insuficiência de um transporte rodoviário de superfície, conduziu à construção de um sistema de trens subterrâneos.

Assim, em 1968, foi constituída a Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô. Contudo, a primeira viagem de trem foi realizada somente em 1972. Mais tarde, em 1979, foi inaugurado o Metrô do Rio de Janeiro que contava com 4,3 quilômetros de trilhos ligando cinco pontos próximos da cidade.

Segundo a Companhia do Metropolitano de São Paulo, atualmente o Metrô possui 68,5 quilômetros de rede, 61 estações e 154 trens. Em 2015 foram transportados 1,117 bilhão de passageiros no sistema. Diariamente, a malha metroviária transporta cerca de 4,7 milhões de passageiros. A empresa MetrôRio, por sua vez, possui 42 km de trilhos e 22,65 km de metrô de superfície, com 36 estações. É uma concessão cujo contrato será encerrado ou renovado em 2028. A INVEPAR, de capital nacional, possui 100% do controle acionado da empresa. Em 2014, foram transportados 228 milhões de passageiros.

No entanto, devido à expansão horizontal das metrópoles esse tipo de transporte já não atende mais a demanda populacional da região, reduzindo a eficácia desse enorme investimento urbano.

As hidrovias da região Norte, assim como as ferrovias, são utilizadas predominantemente para transporte de *commodities*, tais como grãos, minérios e insumos agrícolas, além de petróleo e derivados, produtos de baixo valor agregado cuja produção e transporte em escala os tornam competitivos no mercado externo. Essas hidrovias são importantes corredores de circulação intrarregional. A bacia do São Francisco, por sua vez, transporta produtos minerais e soja. No Sudeste circulam os produtos agrícolas produzidos nas áreas sulinas e na bacia do Prata, predominando o transporte de sementes, trigo e cimento (SANTOS; SILVEIRA, 2001). São hidrovias importantes as do Tietê-Paraná e do Paraguai. São fundamentais para a circulação de produtos agrícolas no estado de São Paulo e da Região Centro-Oeste.

Os portos, por sua vez, são importantes vias de saída de *commodities*, como soja, minério de ferro, petróleo e seus derivados. Estes estão entre os principais produtos de exportação brasileira. Em relação à soja, destacam-se os portos

de Itacoatiara (AM), Paranaguá (PR), Rio Grande (RS), Salvador (BA), Santarém (PA), São Francisco do Sul (SC) e o Porto de Itaqui (MA). Os combustíveis e derivados de petróleo se destacam em diversos terminais do Nordeste, especialmente Aratu – Candeias (BA), Itaqui (MA), Fortaleza (CE), Suape – Ipojuca (PE), Maceió (AL) e São Gonçalo do Amarante-Pecém (CE). Os portos que mais movimentam minério de ferro são os terminais privados de Ponta da Madeira, da Vale S.A., em São Luís (MA) e de Tubarão, em Vitória (ES). O primeiro recebe principalmente a produção da Serra de Carajás, no Pará; o segundo está associado à produção do estado de Minas Gerais. O porto de maior movimentação de cargas do país é o Porto de Santos (SP). Nele entram os produtos de maior valor agregado que seguem para outras regiões do país, bem como para exportação. É também o local de desembarque mais próximo ao maior centro consumidor do país, a Grande São Paulo.

A movimentação de cargas no modal aeroviário, devido ao elevado custo, é mais utilizada para produtos com alto valor agregado ou perecíveis e que exigem maior rapidez e segurança no traslado. Existem poucos trajetos e mais da metade do tráfego está concentrado em apenas dez pares de ligações entre cidades, com a ligação entre São Paulo e Manaus abarcando mais de 20% do total de carga transportada em 2010. O maior número de transporte aéreo de passageiros se concentra em São Paulo, com 26,9 milhões de passageiros em voos domésticos e 10,4 milhões em internacionais em 2010. Rio de Janeiro fica em segundo lugar com 14,5 milhões e 3,1 milhões, respectivamente. O aumento dos fluxos aéreos entre meados do século XX e os dias de hoje é notável. Entre 1945 e 1995, o movimento aéreo de passageiros cresceu mais de 20 vezes. A aviação regional na região Sudeste é intensa. Em Ribeirão Preto, com quase meio milhão de habitantes, o volume de passageiros é 4,3 vezes superior ao de Manaus e 2,5 vezes maior que o de Goiânia. Na região Sul, as capitais do Paraná e de Santa Catarina são importantes pontos de partida e de chegada de voos nacionais de grande intensidade. A aviação internacional no Brasil cresceu quase 5 vezes nos últimos vinte anos (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

O transporte aéreo de cargas, com origem nas principais capitais, assinala, de um lado,

o papel de São Paulo no abastecimento das diversas regiões do país e, de outro, a dependência desse meio no acesso a áreas mais isoladas, como na Amazônia, por exemplo (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 174).

Nesse contexto, segundo o Ministério dos transportes, em 2014, foi transportado um volume médio de 1,5 milhão de cargas no Brasil. Os aeroportos com maior volume de carga transportada foram os de Guarulhos, em São Paulo, com 506,9 mil toneladas e Viracopos, em Campinas (SP), com 244,8 mil toneladas.

Logo, em meio ao elevado volume de cargas transportadas pelo território brasileiro, encontramos os chamados “portos secos”. Eles se concentram próximos às áreas de significativa produção e consumo, contribuindo para agilizar as operações de exportação e importação de mercadorias. Em São Paulo encontramos a maior parte dessas estruturas. São 28 das 63 que existem no Brasil. Por outro lado, as regiões Nordeste e Norte têm duas estações cada, localizadas em Recife e Salvador, Belém e Manaus. Na região Sul encontramos 11 cidades com portos secos e no Centro-Oeste, três.

Segundo a Associação Brasileira de Portos Secos e Clias – ABEPRAs, em 2013, passaram pelos portos secos cerca de 10 milhões de toneladas de cargas e um total de 730 mil contêineres.

No mapa 6, encontramos a distribuição dos portos secos no território brasileiro e suas respectivas áreas de influência. Nele podemos perceber o predomínio de portos secos no Centro Sul do país, região mais dinâmica do ponto de vista econômico¹³.

¹³ A Região Centro Sul faz parte da divisão do Brasil em três Regiões Geoeconômicas ou Complexos Regionais elaborada pelo geógrafo brasileiro Pedro Pinchas Geiger, em 1967. Essa divisão se baseia no processo histórico de formação do território brasileiro, analisando os efeitos da industrialização. Ela busca refletir a realidade do país e compreender seus contrastes.(INSTITUTO..., 2017)

Mapa 6 – Portos secos e suas áreas de influência

Áreas de influência dos principais portos secos brasileiros



Fonte: JESUS, 2017.

O movimento de mercadorias nos portos brasileiros ajuda a entender o ingresso do país no mundo globalizado. A carga embarcada para exportação em portos marítimos cresceu 2,9 vezes entre 1973 e 1996. Igualmente, nesse mesmo período, o fluxo de importações via navegação de longo curso aumentou 1,7 vez (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

Outrossim, o volume da rede de transportes determina o maior ou menor acesso à infraestrutura logística. Dessa forma, percebemos como se dá a distribuição das rodovias, hidrovias e ferrovias pelo território brasileiro. A Grande São Paulo e as Regiões Metropolitanas do Rio de Janeiro, de Belo Horizonte e de Porto Alegre se destacam pela alta densidade. Outras áreas também se destacam, embora, em menor volume, como as áreas entre Recife e João Pessoa, entre Brasília e Goiânia, o entorno de Salvador e de São Luís.

Por outro lado, existem alguns “vazios logísticos” onde há escassez na rede de transporte como o interior do Nordeste, a região do Pantanal, com exceção na hidrovia do rio Paraguai e o interior da floresta amazônica, exceto o entorno das hidrovias Solimões-Amazonas e a do Madeira.

Da mesma forma, a maior parte dos portos secos são instalados onde há expressiva produção e consumo, o que contribui para agilizar as operações de exportação e importação de produtos.

Segundo o IBGE (INSTITUTO..., 2013), São Paulo concentra a maioria dos portos secos, 28 dos 62 de todo o Brasil. As Regiões Nordeste e Norte, por sua vez, possuem uma estação em Recife e outra em Salvador, e uma Belém e outra em Manaus, respectivamente. No Centro-Oeste, encontramos três cidades com portos secos e, na Região Sul, existem 11 cidades com esses portos, dos quais alguns localizados em cidades fronteiriças como Santana do Livramento, Uruguiana e Jaguarão.

Desse modo, o mapa 7 evidencia a distribuição dos modais de transporte no Brasil relatados nos parágrafos anteriores.

Mapa 7 – Malha multimodal brasileira

Malha multimodal brasileira



Fonte: JESUS, 2017a.

Desse modo, a coleta de informações, em escala nacional, sobre a distribuição espacial da logística de transporte, contribui para um eficiente planejamento estratégico logístico do território brasileiro, o que pode acelerar o processo de inclusão do mercado interno ao disputado mercado internacional.

Com isso, o desafio da área de logística é eleger o melhor modal a ser utilizado para cada tipo de produto transportado. Cada rota há uma ou mais possibilidades de escolha que depende da disponibilidade de infraestrutura e dos custos a ela relacionados. Os diversos modais são escolhidos dentro de uma relação de custo-benefício, cada tipo de transporte possui especificidades e características próprias, “que não nos permite afirmar qual é a melhor opção de modal a ser utilizado. A partir da comparação entre estes modais é possível, identificar qual é o melhor ou mais adequado para cada situação a ser empregado” (BARBOZA, 2014, sem paginação).

Com efeito, a opção do Brasil pelo modal rodoviário nos leva à necessidade de maior aprofundamento no estudo dos processos que levaram o país a conceder rodovias para a iniciativa privada, fato que será discutido no próximo capítulo.

3 FUNCIONAMENTO DAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

O presente capítulo tem por objetivo apresentar como se dá o gerenciamento das concessões de rodovias, as experiências dos estados acerca de processo de concessão, além dos aspectos jurídicos que possibilitaram a implantação do Programa de Concessão de Rodovias no Brasil, e conseqüentemente, no Sul, destacando as diferenças entre os modelos de concessões no governo FHC e no de Lula/Dilma.

3.1 Gerenciamento das concessões

Nos últimos anos, as discussões em torno da ampliação da capacidade produtiva e de crescimento concordam que, para que estas ocorram se faz necessária a melhoria e/ou rompimento dos pontos de estrangulamento, neste caso as rodovias.

Assim, segundo um estudo do Banco Mundial, apesar do elevado crescimento da economia brasileira, o país ainda se encontra diante do obstáculo dos custos logísticos que representam de 15 a 18% do PIB, muito mais elevado que o da China e o da Índia, países que, como o Brasil, conseguiram na última década crescer mais que a média da economia mundial (VERON; CELLIER, 2010).

Foi nesse sentido que emergiu a ideia da criação de um modelo de concessão de rodovias brasileiro. O modelo de concessão de rodovias no Brasil em que há a cobrança de pedágio teve seu início em 1993, em experiências no sul e sudeste, prolongando-se até 1998 quando teve uma pausa, retornando a um novo período de expansão a partir de 2007.

Entretanto, não havia regulamentação do setor, e os primeiros contratos de concessão à iniciativa privada foram baseados no artigo 175 da Constituição Federal, de 1988 o qual dizia que “incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos”. Além desse artigo, a Lei nº 8.031 de 12 de abril de 1990, que criou o Programa Nacional de Desestatização (PND), permitia ao poder público privatizar atividades indevidamente exploradas por ele.

Contudo, é importante destacar a diferença entre privatizar uma rodovia e permitir, por meio de concessão, sua exploração.

A lei brasileira, mediante o Programa Nacional de Desestatização (PND), permite a privatização de empresas, inclusive instituições financeiras estaduais e federais, controladas direta ou indiretamente pela União, bens móveis e imóveis da União, ou seja, uma empresa estatal pode ser vendida à iniciativa privada com todos os seus bens móveis e imóveis. Na mesma lei, o seu artigo nº 2, faz alusão à concessão de serviços públicos. Entretanto, somente na lei nº 8.987, de 1995 houve a definição do que seria a concessão de serviço público:

a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado(Artigo 2º, item II) (BRASIL, 1995, sem paginação).

Assim, a concessão é feita por meio de um acordo, mediante a assinatura de um contrato entre a Administração Pública e uma empresa privada ou um consórcio de empresas para a execução de um serviço público.

A administração Pública abre uma licitação para a concessão de um determinado serviço público (administração de água, luz, telefonia, portos, aeroportos, rodovias, entre outros), e as empresas interessadas elaboram e apresentam um projeto com as determinações exigidas pelo Governo, no qual consta um plano de ações por tempo determinado, os custos e os valores que serão cobrados dos usuários, bem como o cálculo a ser utilizado nas futuras correções dos valores de cobrança. O governo responsável pela licitação determinará quais fatores serão responsáveis pela escolha da empresa vencedora: a que oferecer o menor valor de tarifa para o consumidor ou a empresa que pagar o maior valor ao governo pela concessão.

Dessa forma, as rodovias no Brasil foram alvo de concessões e não de privatização, pois não foram vendidas à iniciativa privada, e sim, outorgadas.

Nesse contexto, nas concessões públicas de um serviço, o risco caberá todo à concessionária, pois o retorno financeiro não é certo e determinado. Ele dependerá do fluxo de tarifas pagas

ao longo de um período. Assim sendo, não há como prever o lucro. Entretanto, a concessionária pode saber antecipadamente, por meio de pesquisa rodoviária, o montante do fluxo diário de veículos para usar de base de cálculo para a estipulação da tarifa que colocará para concorrer na licitação¹⁴.

Como as rodovias são consideradas setores de atividades essenciais para a vida econômica e social, sua concessão é caracterizada por algum tipo de controle estatal como forma de manter o equilíbrio da relação entre a concessionária e o usuário, pois o contrato de concessão resulta em um monopólio de exploração e, portanto, deve ser monitorado para evitar tarifas abusivas e serviços mal prestados. Para tanto, a viabilidade financeira de uma concessão depende dos custos de implantação e da receita obtida com a cobrança de tarifa.

Nesse processo, a praça de pedágio acaba sendo a parte visível de toda a complexidade que envolve uma concessão de rodovia. Cada motorista que paga o pedágio estabelece uma relação direta entre o estado da rodovia que ele trafega e o valor que foi pago; e muitos se sentem lesados pela concessionária e pelo governo que a fiscaliza, por não perceber justiça entre o valor pago e as benfeitorias efetuadas pela concessionária. Contudo, a complexidade que envolve um processo de concessão e a administração do contrato extrapolam essa percepção.

O valor da tarifa de pedágio não traz uma diferenciação entre os tipos de obras. Todas fazem parte do fluxo de caixa da concessão ao longo de todo o período de sua administração e são previstas de forma geral em contrato, ou seja, um processo de concessão rodoviária é tratado como um todo. Independente da extensão do trecho concedido, todas as obras executadas ao longo do período de concessão são consideradas no cálculo da tarifa, ainda que a cobrança do pedágio seja feita proporcional à distância percorrida ou à distância entre as praças de pedágio.

A concessionária é avaliada pelos usuários das rodovias em função do que percebem aparentemente durante a viagem. No entanto, a concessionária avalia as melhorias geométricas produzidas ou as obras de ampliação de capacidade de fluxo de

¹⁴ Segundo o dicionário Aulete, é o processo de escolha de fornecedores de bens e/ou serviços para órgãos públicos feita por meio de concorrência.

veículos. Essas diferentes percepções demonstram um hiato entre os resultados de fato alcançados com os serviços de recuperação, manutenção, monitoração e conservação da infraestrutura e o que os usuários percebem. Por isso, é importante analisar como se dá o processo de concessão de rodovias que, via de regra, não é analisado, exceto por aqueles diretamente envolvidos no tratamento da questão.

Assim, para Ferreira (2007), existem três possibilidades de financiamento de construção e operação de rodovias: concessões privadas, as Parcerias Público-Privadas e o financiamento de projetos.

As concessões privadas podem ser gratuitas, subsidiadas ou onerosas. Nas gratuitas, não há participação de recursos públicos, sendo a cobrança de pedágio a única forma de se garantir a lucratividade. Nas subsidiadas, o poder público pode subsidiar o valor do pedágio cobrado pela concessionária para tornar viável a concessão, em virtude de o volume de tráfego ser insuficiente. Na onerosa, geralmente composta por rodovias de grande volume de tráfego, a concessionária cobra pedágio e paga ao poder público pela utilização da concessão. Além dessas, existe a concessão sem custo para o usuário, em que não há cobrança de pedágio; todavia, a concessionária recebe do poder público um pagamento para operar a rodovia.

Para Nabhan (2004), ainda existem os modelos de concessões privadas *Régie Interressée*, *affermagee Build, Operate and Transfer*). No contrato do tipo *Régie Interressée*, o Governo faz os investimentos em obras rodoviárias de interesse público, e a concessionária executa as obras e o gerenciamento dos serviços firmados no contrato. O poder público paga a empresa para operar na rodovia, pois esta não recebe diretamente dos usuários. Assim, quem está sujeito ao risco de rentabilidade é o governo. No contrato tipo *affermage*, a concessionária é responsável por operar, conservar e cobrar pedágio pelo uso da rodovia; no entanto, uma parcela da renda obtida com o pedágio, firmada em contrato, é repassada para o poder público. Esse modelo também é chamado de *leasing*. Por último, no contrato tipo *Build, Operate and Transfer* (BOT), a concessionária constrói, conserva, opera e cobra pedágio. O que o diferencia do modelo de concessão tradicional é que, no tipo BOT, a empresa não tem acesso a nenhuma forma de financiamento do governo para suas despesas.

O modelo tipo BOT, pode se converter em *Build, Transfer and Operate* (BTO), quando, após o término das obras na rodovia, a empresa privada entrega a obra pronta para o Estado e este, por sua vez, decide se irá delegar a concessão para a empresa que fez a obra ou para outra. Se o Estado escolher outra empresa, a empresa que fez a obra deverá ser paga pela execução das obras conforme celebrado no contrato. Também pode se converter em *Build, Own and Operate* (BOO), que é semelhante ao BTO; entretanto, a exploração não é limitada a um período, ou seja, não é uma concessão e sim uma privatização. Além dessas, também pode se converter em *Buy, Build and Operate* (BBO), em que o Estado vende à iniciativa privada a operação da rodovia, como em uma privatização. O que a diferencia do modelo BBO é que o poder público não pode cobrar da empresa privada obras de melhorias e expansão da rodovia.

Outro modelo são as Parcerias Público-Privadas (PPPs), nas quais o poder público define o tipo de serviço que quer e o sócio privado determina o preço para que haja viabilidade na atuação, quer dizer, é também um contrato administrativo de concessão. As PPPs¹⁵ permitem contratos de interesse público

¹⁵ Para que se confira efetividade ao Estado Democrático de Direito, é preciso possibilitar que o particular efetivamente participe da gestão estatal, assumindo riscos e responsabilidades na promoção de ações e serviços de interesse público e social, para o que as Parcerias Público-Privadas apresentam-se como inovador e valioso instrumento, legítimo engajamento entre sociedade Estado, entre o público e o privado. A democracia moderna adotada como sistema de governo pressupõe a efetiva participação de todo cidadão brasileiro na idealização e promoção de ações e serviços que interessam à vida da coletividade. No caso das PPP's a participação da sociedade pode se dar de formas diversas. Uma delas é o Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) instrumento, de caráter inovador, destinado a divulgar o interesse da Administração Pública em obter subsídios (estudos e projetos) junto à sociedade, para a consolidação de demandas de interesse público, cujos projetos pretende-se implantar. Em Minas Gerais esta ferramenta foi inserida através do Decreto Estadual nº 44.565, de 03/07/2007. Além desse, o marco legal das PPPs (Lei Federal Nº 11.079/04) também traz a previsão das audiências e consultas públicas, instrumentos estes que possibilitam ainda mais a aproximação entre os agentes públicos

que não são atrativos para o setor privado, mas que passam a ser atrativos a partir do apoio do governo por meio de financiamentos e permissão de cobrança de tarifas atrativas (subsidiadas pelo poder público).

As PPPs surgiram de forma tímida no Plano Plurianual (PPA) do período de 1996 a 1999. De 2000 a 2003 as PPPs ganharam maior participação com a definição de uma única exigência: a alocação de recursos financeiros pelo setor privado. Assim, qualquer iniciativa privada que participasse financeiramente com o governo era considerado uma parceria. Contudo ainda faltava um conceito adequado para tal parceria porque o Estado não dividia os riscos nem participava das receitas das ações em parceria.

A Lei no 11.079, de 30 de dezembro de 2004 (Anexo A) instituiu as normas gerais para licitação e contratação de parcerias público-privadas, superando várias dificuldades, sobretudo seu conceito, estabelecendo que a parceria é exclusiva para os projetos de pouca ou nenhuma viabilidade econômica, como rodovias, ferrovias, entre outros. Assim sendo, somente os empreendimentos que necessitam de recursos públicos para pagamento ao parceiro privado podem ser classificados como PPP, excluindo dessa modalidade os projetos que têm retorno econômico, mesmo que sejam executados e operados pelo setor privado. Esses projetos já eram concedidos às usinas hidrelétricas, linhas de transmissão, exploração de petróleo, entre outros, garantindo dessa forma, a viabilidade econômica da concessão (SOARES; CAMPOS NETO, 2004).

Para atrair os parceiros privados era preciso oferecer garantias que haveria recursos públicos comprometidos com os pagamentos futuros. Mediante isso, foi instituído o Fundo Garantidor dos Pagamentos das PPPs. Trata-se de fundo com recursos públicos da União cujo objetivo é garantir os

“tomadores de decisão” e a sociedade interessada, provendo a esta o direito constitucional de exercício e participação na gestão e planejamento dos serviços públicos ou de interesse público. Em que pese o contrato administrativo de concessão, outros mecanismos adotados pelo Programa de Parcerias Público-Privadas também acabam pressupondo a conjugação de esforços, recursos, riscos e responsabilidades entre o Estado e os particulares (AGUIAR, 2013).

pagamentos futuros aos parceiros privados em caso de não-pagamento por parte do governo.

Além disso, para garantir o equilíbrio fiscal, a lei determina que todos os desembolsos anuais com projetos executados nas PPPs não ultrapassem 1% da receita corrente líquida da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios. Isso é uma condição prévia para o recebimento dos recursos financeiros da União.

Nesse contexto, passaram a existir dois tipos de PPPs: a patrocinada e a administrativa. Na concessão patrocinada a prestação de serviço público é paga pelo usuário e complementada pelo governo. Na concessão administrativa o usuário da prestação do serviço é o próprio governo como nos contratos para construção, manutenção e gestão de hospitais e escolas públicas. O governo contrata o serviço e o oferece gratuitamente ao cidadão. Dessa forma, não há cobrança de tarifa ao beneficiário.

Para que haja eficiência no processo licitatório, o contrato deveria ser bem elaborado no sentido de garantir à sociedade a prestação do serviço público e ao setor privado, o retorno do investimento, por isso, o valor da tarifa a ser paga pelo consumidor e a complementação por parte do Governo devem garantir ao empresário o equilíbrio econômico-financeiro do empreendimento, e ao usuário, valores de cobrança módicos para não prejudicá-los. Tudo isso sem impactar negativamente as contas públicas.

É importante destacar que a definição do valor da tarifa de pedágio nas PPP segue as mesmas condições estabelecidas nas concessões de rodovias concedidas à iniciativa privada. Assim, as rodovias operadas por meio de PPP possuem a mesma base legal que as concessões rodoviárias à iniciativa privada para reajustar e rever os valores dos pedágios.

Contudo, em 13 de setembro de 2016, foi sancionada pelo Governo Federal a lei nº 13.334 que criou o Programa de Parcerias de Investimentos – PPI (Anexo B) em substituição às Parcerias Público-Privadas – PPPs. O PPI pouco se diferencia das PPPs, porém, acrescenta parcerias em empreendimentos públicos federais para a desestatização, sem deixar claro o que vem a ser esse empreendimento de desestatização. O tempo dirá.

De outra forma, existem os financiamentos de projetos onde acontece a captação de recursos para financiar um projeto de investimento que traga retorno financeiro para a empresa privada. No caso das concessões de rodovias, a demanda de usuários atuais e futuros fluindo pela rodovia seriam a garantia do pagamento desses financiamentos. Assim sendo, a concessão de rodovias só é possível em rodovias de grande volume de tráfego para que haja viabilidade no empreendimento. Caso contrário, é necessário que haja participação do governo para que empresas privadas se sintam atraídas pela concessão.

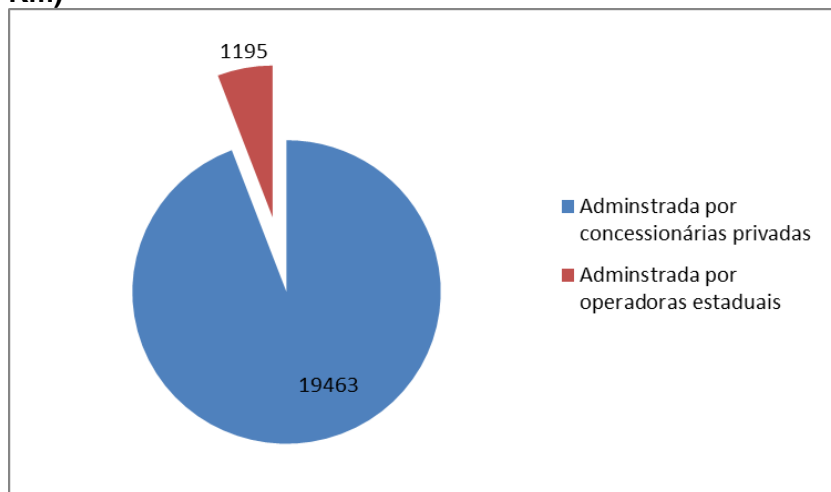
De acordo com Michel e Senna (1998), as concessões de rodovias no mundo possuem características em comum. Os governos escolhem a concessão como forma de criar, fazer manutenção, ampliar ou melhorar a infraestrutura rodoviária, utilizando o processo de licitação para garantir melhores preços para o usuário. Para monitorar o cumprimento do acordo, criam agências reguladoras independentes para fiscalizar a concessão, cuja duração varia entre 15 e 75 anos. Além disso, o poder concedente (os governos) aceita ficar com a maior parcela de riscos que se traduzem em financiamento de projetos, avais e garantias.

Os contratos de concessão preveem dois mecanismos de atualização das tarifas de pedágio: o reajuste e a revisão. Os reajustes ocorrem anualmente e as revisões dependem das ocorrências durante o gerenciamento da concessão. Assim, para evitar frequentes alterações no valor do pedágio, agrega-se ao aumento dos pedágios a revisões necessárias.

Se porventura, problemas financeiros impedirem a continuação do concessão, o governo pode assumir novamente a concessão, estatizando novamente a rodovia, ou abrir uma nova licitação para as empresas interessadas em administrar a rodovia.

Segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), existem 11.191,1 quilômetros de rodovias federais concessionadas. Destas, 19.463 quilômetros de concessões foram promovidas pela ANTT e pelos governos estaduais delegadas com base na Lei n.º 9.277/96. Somente 1.195 quilômetros de rodovias são administradas por operadoras estaduais, como evidencia o gráfico 4.

Gráfico 4 – Malha rodoviária concessionada (extensão em Km)



Fonte: Extraído de Confederação Nacional de Transporte ([2014]).

A ANTT administra atualmente 21 concessões de rodovias, totalizando 9.969,6 km, separadas por três etapas: a primeira etapa (durante o governo FHC), com cinco concessões contratadas pelo Ministério dos Transportes, entre 1994 e 1997, uma pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul, em 1998, mediante Convênio de Delegação das Rodovias, que em 2000 voltará para a União. Segunda e terceira etapa (durante o governo Lula/Dilma), dividida em fases, firmou contrato com oito concessões: fase I (2008), fase II (2009 e 2013) e seis concessões: fase I, II e III (2013 e 2014).

3.2 As concessões no governo FHC

No governo do presidente Fernando Henrique Cardoso, seis contratos de concessão de rodovias foram assinados efetuados entre 1995 e 1997. Esses contratos firmaram a duração entre 20 e 25 anos, compreendendo trechos de rodovia que já tinham histórico de cobrança de pedágio feita pelo Estado. Só poderiam participar das licitações empresas ligadas ao setor como empreiteiras e a empresa que pagasse o maior valor pela concessão ganharia a concorrência.

As rodovias federais concessionadas no período FHC encontram-se no quadro 20:

Quadro 20 – Concessionárias de rodovias

Rodovias	Trecho	Extensão (km)
BR-116/RJ/SP (NOVADUTRA)	Rio de Janeiro – São Paulo	402,0
BR-101/RJ (PONTE)	Ponte Rio-Niterói	13,2
BR-040/MG/RJ (CONCER)	Rio de Janeiro – Juiz de Fora	179,9
BR-116/RJ (CRT)	Rio de Janeiro – Teresópolis – Além Paraíba	142,5
BR-290/RS (CONCEPA)	Osório – Porto Alegre	121,0
BR-116/293/RS (ECOSUL)	Polo de Pelotas	457,3
TOTAL	06 TRECHOS	1.315,9

Fonte: Extraído de Agência Nacional de Transportes Terrestres (2016).

Nesse mesmo período, o estado de São Paulo efetuou um leilão através do edital nº 17/CIC/97 abrindo concorrência em âmbito internacional, do tipo maior oferta, com a finalidade de selecionar a proposta mais vantajosa para a Administração pública, onde a empresa ou consórcio de empresas que vencesse, se encarregaria da exploração, mediante concessão, do lote 13, da malha rodoviária de ligação entre rio Claro, Piracicaba, Tietê, Jundiaí, Itu e Campinas, sendo contempladas as rodovias demonstradas no quadro 21:

Quadro 21 – Rodovias concessionadas do estado de São Paulo

Rodovias
SP280 - Rodovia Presidente Castello Branco: 2 km 79+380m ao km 129+600m
SP300 Rodovia Dom Gabriel Paulino Bueno e Rodovia Marechal Rondon km 64+600 ao km 103+000 km 108+900 ao km 158+650
SP127 Rodovia Fausto Santomauro e Rodovia Cornélio Pires Rodovia Antônio Romano Schincariol km 0+000 ao km 32+026 km 39+900 ao km 105+900

Fonte: Extraído de Departamento de Estradas e Rodagens (SÃO PAULO, 2016).

O item 12.2 do contrato de licitação afirmava que

A Proposta de Preço do LICITANTE consistirá na apresentação do preço que a CONCESSIONÁRIA pagará pela delegação do serviço público de exploração da CONCESSÃO, que será um valor fixo a ser pago em 240 (duzentos e quarenta) parcelas mensais, reajustadas pela mesma fórmula e nas mesmas datas aplicáveis à tarifa básica de pedágio até a data do pagamento, conforme disposto no item 4 da ESTRUTURA TARIFÁRIA, com a seguinte distribuição: a) 8 (oito) parcelas, cada uma com valor equivalente a 0,9% (nove décimos de um por cento) do valor fixo; nos primeiros 8 (oito) meses da CONCESSÃO; b) 232 (duzentos e trinta e duas) parcelas mensais, a partir do 9º (nono) mês, cada uma com valor equivalente a 0,4% (quatro décimos de um por cento) do valor fixo (SÃO PAULO, 1997, sem paginação).

Nesse contexto, o item 15.6 corrobora com o item 12.2 ao definir que “será considerada vencedora a proposta que ofertar o maior valor fixo referido no item 12.2” (SÃO PAULO, 1997, sem paginação).

Da mesma forma, o Governo Federal publicou outro decreto em 1997 elencando diversos trechos de rodovias para fins de concessão. O extinto DNER, atual Deinfra, recebeu a

inclusão de um grupo de rodovias federais delegadas ao Estado do Rio Grande do Sul, que foram incluídas nos seis lotes de rodovias que fizeram parte da Primeira Etapa de concessões. Assim, a lei nº 10.997, de 18 de agosto de 1997, autorizou o Poder Executivo conceder os serviços de operação e exploração, melhoramentos e ampliação de rodovias integrantes do Sistema Rodoviário Estadual e pertencentes ao Complexo Rodoviário Metropolitano/RS. Em seu Artigo 1º a lei afirma que:

Fica o Poder Executivo autorizado a conceder à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstrem capacidade para seu desempenho, os serviços de operação e exploração, conservação, manutenção, melhoramentos e ampliação do Sistema Rodoviário Estadual, composto pelas rodovias e trechos de rodovias abaixo descritos que, em seu conjunto, formam o denominado Complexo Rodoviário Metropolitano/RS:

- I - Rodovia Federal BR-116/RS, trechos Nova Petrópolis a Porto Alegre - inclusive elevação parcial - e Entroncamento BR-290/RS a Guaíba, objetos do Convênio de Delegação entre a União e o Estado do Rio Grande do Sul nº 019/96.
- II - Rodovia Federal BR-386/RS, trecho Tabai a Canoas, objeto do Convênio de Delegação entre a União e o Estado do Rio Grande do Sul nº 018/96, e seu prolongamento trecho Entroncamento BR-116/RS ao Entroncamento RS/118.
- III - Rodovia Estadual EP/010, trecho Entroncamento BR-290/RS ao Entroncamento BR-386/RS.
- IV - Rodovia Estadual RS/118, trecho Entroncamento BR-116/RS (A) ao Entroncamento BR-290/RS (A).
- V - Rodovia Estadual EP/118, trecho Entroncamento BR-116/RS (A) ao Entroncamento BR-290/RS (B), denominada Rodovia do Parque (RIO GRANDE DO SUL, 1997, sem paginação).

O parágrafo único do edital de concorrência expôs que “no julgamento da licitação poderá ser considerado o critério da melhor proposta em razão da combinação de propostas técnicas e de oferta de pagamento pela outorga.”.

A empresa vencedora da licitação, a Metrovias S.A – Concessionária de Rodovias, recebeu a outorga de concessão pelo prazo de vinte e cinco anos a partir de 14 de abril de 1998.

Com um total insuficiente de quilômetros concessionados, o país ainda carecia de melhorias em muitas estradas, fato que levou a continuação das concessões de rodovias nos governos seguintes, o que será elucidado no próximo item.

3.3 As concessões no governo Lula/Dilma

As concessões no período Lula/Dilma foram conduzidas pela ANTT, que promoveu as audiências públicas, realizou leilões em 2007, assinando os primeiros contratos em 2008.

Diferente do Governo Fernando Henrique Cardoso, onde vencia a licitação quem oferecesse o maior valor de outorga, na concorrência durante o Governo de Luiz Inácio Lula da Silva, vencia a licitação a empresa que apresentasse a menor taxa de pedágio a ser cobrado do usuário e o maior valor de outorga. Além disso, poderiam participar do processo não somente empreiteiras, como nos casos anteriores, mas também, entidades financeiras, fundos de pensão e de investimento, dispensando a necessidade de empresas de engenharia nos consórcios.

O critério de julgamento da melhor proposta econômica com o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio a ser cobrada dos usuários do Sistema Rodoviário, foi elaborado nos termos do inciso I do artigo 15, dos artigos 18-A, 23-A e 28-A da Lei nº 8.987, de 1995, com redação dada pelas Leis nº 9.648, de 1998, e nº 11.196, de 2005, da Lei nº 9.074, de 07 de julho de 1995, da Lei nº 9.491, de 09 de setembro de 1997, regulamentada pelo Decreto nº 2.594, de 15 de maio de 1998, do inciso IV do § 2º do artigo 34-A da Lei nº 10.233, de 2001, e da Resolução CND nº 11, de 29 de julho de 2013. A abertura das propostas foi realizada em sessão pública na sede da BM&FBOVESPA em São Paulo.

Nesse contexto, o edital nº 007/2006 de Concessão de Exploração Rodoviária Federal iniciou com a outorga de serviços

concessionários abrangendo 2.600,8 km elencados do quadro 22:

Quadro 22 – Rodovias administradas por concessionárias

Rodovia/Concessionária	Trecho	Extensão (km)
BR-116/PR/SC (PLANALTO SUL)	Curitiba - Divisa SC/RS	412,70
BR-376/PR - BR-101/SC (LITORAL SUL)	Curitiba – Florianópolis	382,30
BR-116/SP/PR (RÉGIS BITTENCOURT)	São Paulo – Curitiba	401,60
BR-381/MG/SP (FERNÃO DIAS)	Belo Horizonte - São Paulo	562,10
BR-393/RJ (RODOVIA DO AÇO)	Divisa MG/RJ - Entroncamento com a Via Dutra	200,40
BR-101/RJ (FLUMINENSE)	Ponte Rio-Niterói - Divisa RJ/ES	320,10
BR-153/SP (TRANSBRASILIANA)	Divisa MG/SP - Divisa SP/PR	321,60
TOTAL	07 TRECHOS	2.600,8

Fonte: Extraído de Agência Nacional de Transportes Terrestres (2016).

Outros sete trechos rodoviários localizados nas regiões Nordeste, Centro Oeste e Sudeste foram alvo de novas etapas de concessões, que se caracterizaram por incluir rodovias importantes para o escoamento da produção agrícola no Brasil. Essas rodovias estavam inseridas no Programa de Investimentos em Logística – PIL do Governo Federal.

Segundo a ANTT, o leilão ocorreu em 2007 concedendo sete lotes de rodovias federais que serão explorados e administrados pela iniciativa privada durante 25 anos.

As empresas vencedoras do leilão foram OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A. (OHL Brasil), atual Arteris, Consórcio BRVias e Acciona que apresentaram a menor tarifa de pedágio a partir da tarifa-teto previamente estipulada no edital. Os investimentos em obras e serviços previstos para todo o período de concessão são da ordem de R\$ 17,3 bilhões. Em 2008 foram assinados os contratos de concessão desses lotes.

Cada empresa teve até seis meses para concluir os Trabalhos Iniciais que se referem eliminação dos problemas emergenciais trazendo segurança para a rodovia. Ao final dos

seis meses iniciava-se a etapa de Recuperação da rodovia, junto com a cobrança de pedágio e a Manutenção dos trechos concedidos.

Durante esse período, o governo do estado de São Paulo, em seu edital nº 004/2008, de Concorrência Pública Internacional, selecionava a empresa concessionária de rodovias que apresentasse o menor valor de tarifa quilométrica básica de pedágio para o Corredor Raposo Tavares constituído pelas rodovias SP-270, SP-225, SP-327 e acessos, na forma específica, correspondente ao Lote 16 do Programa Estadual de Concessões Rodoviárias.

A licitação foi realizada e autorizada pelo Decreto nº 52.188, de 21 de setembro de 2007, com as alterações promovidas pelo Decreto nº 53.107, de 13 de junho de 2008 e pelo Decreto nº 53.308, de 8 de agosto de 2008, bem como pela Resolução do Secretário dos Transportes nº ST- 6 de 27 de agosto de 2008 e obedecendo as normas gerais das Leis Federais n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1.995, n. 9.074, de 7 de julho de 1.995, n. 8.666, de 21 de junho de 1.993, das Leis Estaduais n. 7.835, de 8 de maio de 1.992, n. 9.361 de 5 de julho de 1.996 e regulando-se pelo Decreto n. 53.311, de 08 de agosto de 2008.

Outra etapa de concessões compreendeu 680,6 km, composto por 1 (um) lote, como demonstra o quadro 23:

Quadro 23 – Concessão no estado da Bahia

Rodovia/Concessionária	Trecho	Extensão (km)
BR - 116/324 BA (VIABAHIA)	BR - 116 - Feira de Santana	554,10
	BR - 324 - Salvador - Feira	113,20
	BR - 526 / BR - 324 / BA - 528	9,30
	BA - 528 / BA - 526 / Aratu	4,00
	TOTAL	680,60

Fonte: Extraído de Agência Nacional de Transportes Terrestres (2016).

Um novo Leilão foi realizado pela ANTT em 2009 concedendo o lote de rodovias federais que compõem a 2ª Etapa do Programa Federal fase II.

O consócio vencedor foi o RodoBahia, integrado pela espanhola Isolux-Corsan e as brasileiras Engevix e Encalco. Os investimentos em obras e serviços previstos para todo o período de concessão são da ordem de R\$ 1,9 bilhões (AGÊNCIA..., 2009).

Durante o Governo Dilma Rousseff, o critério de julgamento da melhor proposta econômica com o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio a ser cobrada dos usuários do Sistema Rodoviário continuou a ser praticado, contudo, sem pagamento do maior valor de outorga ao Governo.

Nesse sentido, foi lançado o edital nº 0011201 para uma nova licitação com o objetivo de conceder a exploração de trechos da rodovia federal BR-050/GO/MG: trecho entre o entroncamento com a BR-040, em Goiás, até a divisa de Minas Gerais com o estado de São Paulo.

A empresa vencedora da concorrência, Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S.A. – MGO rodovias- assinou o contrato de concessão em 05 de dezembro de 2015, iniciando a cobrança de pedágio em 12 de abril de 2015. Segundo o item 3.1 do contrato “o prazo da Concessão é de 30 (trinta) anos contados Assunção”. O documento afiança que:

ANTT e Concessionária doravante denominadas, em conjunto, como "Partes" e, individualmente, como "Parte",
CONSIDERANDO QUE (A) O Poder Concedente decidiu atribuir a iniciativa privada a exploração, mediante concessão, do Sistema Rodoviário, conforme autorizado pelo Decreto nº 2.444, de 30 de dezembro de 1997; (B) Em virtude da decisão mencionada no considerando anterior, a ANTT, de acordo com as competências legais que lhe foram atribuídas, realizou o Leilão de desestatização do Sistema Rodoviário; e (C) O objeto da desestatização foi adjudicado a Concessionária em conformidade com a Resolução ANTT nº 4.205, de 03 de dezembro de 2013, publicado no Diário Oficial da União de 04 de dezembro de 2013 resolvem as Partes celebrar o presente contrato de concessão (AGÊNCIA..., 2013, sem paginação).

Outras concessões ocorreram no Governo Dilma Rousseff, como demonstrado no quadro 24. Vale destacar que todas assinaram o contrato com vigência de 30 anos de concessão.

Quadro 24 – Concessionárias no Brasil

Rodovia/concessionária	Trecho	Extensão
CRO–Concessionária Rota do Oeste S. A.	BR-163/MT - BR-163 e MT-407 do MS até o entroncamento com a MT-220.	850,9 Km
MS VIA – Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S. A	BR-163/MS - Início na divisa com o estado do MT e término na divisa com o PR	847,2 Km
Via 040 – Concessionária BR 040 S. A.	BR-040/DF/GO/MG- Trecho Brasília-DF - Juiz de Fora-MG	936,8 Km
Concessionária de Rodovias Galvão BR 153 SPE S.A.	Trecho Anápolis/GO - BR-060- até Aliança do Tocantins/TO - TO-070	624,8 Km
ECO101 Concessionária de Rodovias S.A.	BR 101/ES/BA - Entroncamento BA-698- acesso a Mucuri - Divisa ES/RJ	475,9 Km
Concessionária Ponte Rio-Niterói S.A.- ECOPONTE	Ponte Rio- Niterói	13,2 Km

Fonte: Extraído de Agência Nacional de Transportes Terrestres (2016).

Destarte, no período de 2011 a 2014, o Governo efetuou leilões de rodovias com valor médio de pedágio de R\$ 3,50. Bem diferente dos contratos assinados entre 1995 e 2002 que contavam com valores médios de R\$ 10,40. Esses valores menores são o resultado de uma mudança nas licitações que passaram a usar o critério de julgamento da melhor proposta econômica com o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio a ser cobrada dos usuários das rodovias.

Podemos citar como exemplo a tarifa de pedágio da ponte Rio–Niterói que com a renovação do contrato de concessão teve seu valor reduzido de R\$ 5,20 para R\$ 3,70. Essa ponte é a principal ligação da cidade do Rio de Janeiro com Niterói e o interior do estado.

A concessionária de rodovias CCR era a responsável pela exploração e investimento na infraestrutura da ponte Rio-Niterói desde 1º de junho de 1995. Com o término dos 20 anos de concessão, um novo leilão foi efetuado e a CCR apresentou a proposta menos competitiva e ofereceu a maior tarifa pela concessão, de R\$ 4,2423, valor 18,2% menor que o teto estipulado.

Assim, a empresa vencedora do leilão por apresentar a menor tarifa, a EcoRodovias, passou a administrar a ponte Rio-Niterói por um período de 30 anos.

Do mesmo modo, podemos comparar a evolução das tarifas de pedágio da NOVADUTRA S/A que iniciou no Governo FHC e da AUTOPISTA LITORAL SUL S/A que iniciou no Governo Lula demonstrados no quadro 25. Os aumentos das tarifas de pedágio da NOVADUTRA S/A variaram entre 15% e 30% e os da AUTOPISTA LITORAL SUL S/A variaram entre 9% e 13%, demonstrando que o tipo de contrato é importante para definir ações que promovam um equilíbrio entre as despesas da empresa e o respeito à cobrança do usuário.

Quadro 25 – Evolução tarifária da NOVADUTRA S/A e da AUTOPISTA LITORAL SUL S/A

Evolução tarifária da NOVADUTRA S/A		Evolução tarifária da AUTOPISTA LITORAL SUL S/A	
Ano	Tarifa de pedágio	Ano	Tarifa de pedágio
1996	R\$ 2,86	-----	-----
1997	R\$3,15	-----	-----
1998	R\$3,50	-----	-----
1999	R\$3,30	-----	-----
2000	R\$4,20	-----	-----
2001	R\$4,50	-----	-----
2002	R\$4,90	-----	-----
2003	R\$5,80	-----	-----
2004	R\$6,40	-----	-----
2005	R\$7,10	-----	-----
2006	R\$7,50	-----	-----
2007	R\$7,80	-----	-----
2008	R\$8,50	-----	-----
2009	R\$8,80	2009	R\$ 1,10
2010	R\$9,20	2010	R\$ 1,20
2011	R\$9,60	2011	R\$1,40
2012	R\$10,10	2012	R\$1,50
2013	R\$10,10	2013	R\$1,70
2014	R\$10,90	2014	R\$1,80
2015	R\$12,70	2015	R\$1,90

Fonte: Extraído de Agência Nacional de Transportes Terrestres (2016).

Nessa conjuntura, os fatores que levaram os diferentes governos a optarem pela concessão à iniciativa privada serão discutidos no próximo item.

3.4 Elementos condicionantes à concessão para a iniciativa privada

No Brasil, duas leis federais tratam do Sistema Nacional de Viação – SNV, que se caracteriza por ser uma infraestrutura física e operacional dos diversos modais de transporte de bens e pessoas, sob jurisdição dos diferentes órgãos da Federação. A lei 10.233/2001 tem como objetivos essenciais dotar o país de infraestrutura viária adequada; garantir a operação racional e segura dos transportes de pessoas e bens; promover o desenvolvimento social e econômico e a integração nacional. A Lei 12.379/2011 define a infraestrutura física e operacional, sob administração da União. Essa infraestrutura, denominada como Sistema Federal de Viação, tem como objetivos assegurar a unidade nacional e a integração regional; garantir a malha viária estratégica necessária à segurança do território nacional; promover a integração física com os sistemas viários dos países limítrofes; atender aos grandes fluxos de mercadorias em regime de eficiência, por meio de corredores estratégicos de exportação e abastecimento; prover meios e facilidades para o transporte de passageiros e cargas, em âmbito interestadual e internacional.

Percebemos assim, que essas falam da concepção de oportunidades de desenvolvimento em um sistema que permita que o transporte seja realizado como parte do processo produtivo e como meio de ligar as diversas regiões brasileiras integrando-as ao mercado mundial.

A legislação coloca o modal rodoviário dentro da estrutura de transportes do país, que compreende as rodovias e estradas das três esferas administrativas, municipal, estadual e federal.

As rodovias municipais representam quase 80% da extensão total de rodovias do país, contudo, somente 2% encontram-se pavimentadas. As rodovias estaduais e federais, por sua vez, ligam as regiões e os eixos de transporte, por isso possuem maiores áreas pavimentadas.

Ao longo da história, o Brasil alternou entre o investimento público e a concessão à iniciativa privada para manter sua infraestrutura viária. Lacerda (2005, p. 145), indica os fatores que deram origem ao período de estagnação no século XX:

Uma grande parte das rodovias brasileiras foi construída através dos recursos do Fundo

Rodoviário Nacional (FRN), criado em 1945. O FRN era formado inicialmente com a arrecadação de um imposto sobre combustíveis e lubrificantes e, posteriormente, com parte da arrecadação de um imposto sobre os serviços rodoviários de transporte de cargas e de passageiros e de uma taxa incidente sobre a propriedade de veículos. Esses recursos eram arrecadados pela União e destinavam-se à implementação do Plano Rodoviário Nacional e ao auxílio financeiro aos estados na execução dos seus investimentos rodoviários.

A partir de 1974, os recursos da arrecadação do imposto sobre combustíveis foram progressivamente transferidos para o Fundo Nacional de Desenvolvimento (FND) e, em 1982, a sua vinculação ao setor rodoviário foi extinta. Posteriormente, o imposto sobre combustíveis e lubrificantes e o imposto sobre serviços de transporte, de competência federal, foram substituídos pelo ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços), cuja arrecadação pertence integralmente aos estados e municípios. O imposto sobre a propriedade de veículos, que era repartido entre União, estados e municípios, foi substituído, em 1985, pelo IPVA, de competência estadual, e compartilhado pelo estado arrecadador e seus municípios, eliminando-se a participação da União. [...] A interrupção da vinculação de recursos para a infraestrutura rodoviária foi mantida e reforçada com a Constituição Federal de 1988, que veda a vinculação de receita de impostos a órgão, fundo ou despesa.

Essas mudanças na legislação deixou a infraestrutura rodoviária brasileira em um estado crítico. A maior parte dos serviços de pavimentação nas rodovias federais e estaduais foram efetuados nas décadas de 60 e 70, que com o tempo e sem dinheiro para a manutenção e recuperação degradaram-se.

Com isso, recuperá-las tornou-se uma questão crucial para o gerenciamento das redes viárias e para a economia do país.

Para suprir as deficiências de conservação e manutenção que a infraestrutura rodoviária demonstrava, após a promulgação da Constituição Federal de 1988, foram restabelecidas fontes de financiamento para o setor com a adoção do selo-pedágio (Lei 7.712/88) que exigia que todo veículo que trafegasse em rodovias federais adquirisse um selo que deveria ser fixado no vidro dianteiro do veículo, contudo, seus resultados monetários foram inexpressivos. Também, a TCR, que incidia sobre o consumo de combustíveis, foi declarada inconstitucional pelo Supremo Tribunal Federal em 1991 e extinta.

Em 2001, foi criada a CIDE – Contribuição sobre Intervenção no Domínio Econômico (Lei 10.336/2001) que incide sobre o valor do combustível e é distribuída entre o Governo Federal, os Estados e os Municípios. Lacerda (2005) explica que, embora a CF/88 não permita a vinculação de receitas de impostos a fins específicos, a instituição de contribuições sobre o domínio econômico e a vinculação de seus recursos a finalidades específicas é permitida, sob certas circunstâncias. Ainda que envolta em polêmicas e questionamentos, particularmente quanto a sua efetiva aplicação no setor de transportes, a CIDE tem permanecido em vigor.

Dessa forma, diante da incapacidade do governo brasileiro manter uma infraestrutura de transportes adequada e suficiente para o desenvolvimento econômico e social do país, a concessão de rodovias surge com uma importante e viável alternativa para esse modal. Em um contexto de deficiência nas condições de conservação e manutenção da infraestrutura rodoviária aliado a uma necessidade constante de recursos e de aplicação rápida, a opção pela concessão de rodovias foi um fator fundamental para a melhora das vias de escoamento das riquezas do país, como também para o transporte de pessoas com mais conforto e segurança.

3.5 Concessões no mundo

Na Europa e nos Estados Unidos, a industrialização pressionou por uma melhor infraestrutura, pois, de acordo com Niveau (1969), a organização de uma rede de vias de

comunicação era imprescindível para promover o desenvolvimento industrial.

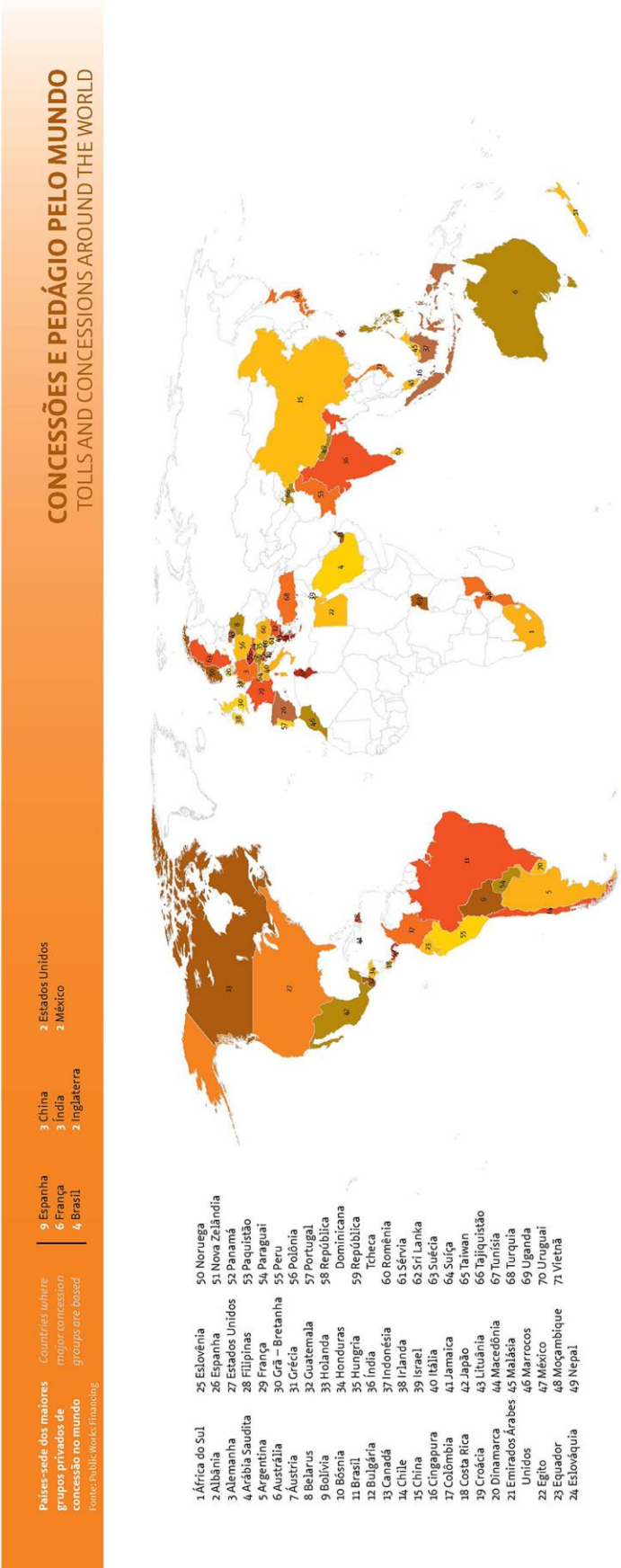
Nesse sentido, o financiamento estatal para a construção e pavimentação de rodovias foi a forma utilizada por esses países para desenvolver suas malhas rodoviárias. Entretanto, após a Segunda Guerra Mundial, na década de 1950, a França decidiu ampliar sua rede rodoviária por meio de concessões à iniciativa privada com o objetivo de evitar a grande despesa que esse tipo de investimento geraria para o país. Assim, em 1970 a França já contava com 1.125 km de estradas concessionadas. Em 2000 o número de estradas sob concessão subiu para 11.000 km (MICHEL; SENNA, 2007).

Com isso, outros países europeus como Espanha, Alemanha e Noruega passaram a adotar o modelo concessões de rodovias, resultando rodovias administradas tanto pelo setor público como pelo setor privado. No entanto, de forma geral, essas concessões foram mais utilizadas para o gerenciamento da demanda e do controle de tráfego do que para a realização de infraestrutura. A Espanha conta 2.493 km de estradas concessionadas pelo setor privado. A Alemanha, por sua vez, só cobra pedágio de caminhões com cargas acima de 1200 kg em suas estradas federais. A cobrança é feita pelo setor público. Para o motorista de carro de passeio não há cobrança de pedágio. O governo norueguês administra a cobrança de pedágios há 50 anos utilizando essa renda como suplemento para o financiamento da construção de rodovias. Portugal, somente nos últimos anos voltou a investir em programas de concessão de rodovias. Atualmente a concessionária Brisa Autoestradas é a maior empresa do setor atuando no mercado português. De capital nacional, atua também em outros países como Estados Unidos com 100% de participação numa concessão de 18 km de estrada, na Holanda com 30% de participação em 6 km de rodovia e na Índia com 40% de participação. Sua internacionalização foi impulsionada pelos significativos esforços de Portugal no sentido de implementar novas tecnologias e sistemas inteligentes de transportes, por isso, hoje a empresa é referência no mercado europeu.

A figura 6 demonstra a expansão das concessões de rodovias no mundo¹⁶, bem como os países-sede dos maiores grupos privados de concessão do mundo, onde se destaca a Espanha com 9 concessionárias de rodovias entre as maiores do mundo.

¹⁶ A China, país que vem se destacando no cenário econômico mundial, secundarizou o uso de rodovias passando a investir predominantemente em ferrovias no fim do século XIX, prolongando seus investimentos nesse modal ao longo de todo o século XX. Segundo Jabbour (2006, p. 42), o país só passou a investir em rodovias recentemente, pois com “o aumento do nível de vida da população, aliado a uma política de expansão do setor automobilístico e de créditos facilitados para a aquisição de carros”, houve uma necessidade de realocar recursos para o setor rodoviário. Assim, a China atual está investindo maciçamente na construção e pavimentação de rodovias; porém, ainda não conta com uma malha viária predominantemente de qualidade que atenda ao volume de tráfego intenso (Id., 2006). Apesar de, no financiamento e gestão das rodovias chinesas, predominar o setor público, o governo chinês adotou o sistema de Parceria Público-Privada para a construção de uma pequena parcela de autoestradas onde haverá a cobrança de pedágio.

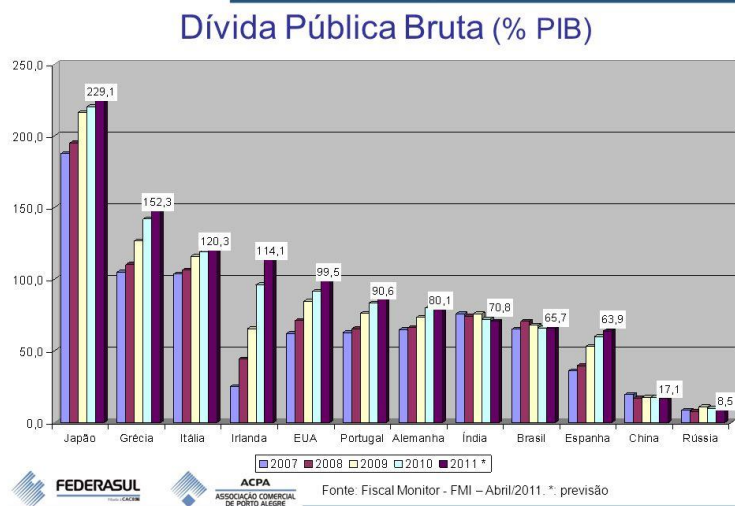
Figura 6 – Concessões e pedágios no mundo



Fonte: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS, 2014, sem paginação.

A concentração de concessão de rodovias a um número restrito de empresas é decorrência do elevado custo e risco que envolve a administração de rodovias, entretanto, apesar disso, as concessões vêm expandindo em todos os continentes do mundo. Tal fato é resultado da incapacidade dos Estados em arcar com os custos de construção e manutenção de suas rodovias, pois na fase depressiva do capitalismo mundial iniciada em 1973 (vigente até os dias atuais) as principais nações do planeta têm em comum um elevado índice da relação dívida pública versus PIB. Dessa forma, no gráfico 5 podemos observar a dívida pública em relação ao PIB de diversos países do mundo. Economias importantes como Japão, Estados Unidos e Alemanha possuem dívidas públicas elevadas, o que não os impede de promover investimentos em suas economias.

Gráfico 5 – Dívida pública x PIB (%)



Fonte: FEDERAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES COMERCIAIS E DE SERVIÇOS DO RIO GRANDE DO SUL, 2011, sem paginação.

Outra característica em comum aos diversos países do mundo, sejam eles ricos ou pobres, é a dificuldade em manter em bom estado suas rodovias. Para resolver esse problema

muitos recorrem às concessões de rodovias a iniciativa privada como forma de desonerar seus crescentes gastos públicos.

Em vista disso, para Michel e Senna (1998), as concessões de rodovias no mundo possuem características em comum. Os governos escolhem a concessão como forma de criar, fazer manutenção, ampliar ou melhorar a infraestrutura rodoviária, utilizando o processo de licitação para garantir melhores preços para o usuário. Para monitorar o cumprimento do acordo, criam agências reguladoras independentes para fiscalizar a concessão, cuja duração varia entre 15 e 75 anos. Além disso, o poder concedente (os governos) aceita ficar com a maior parcela de riscos que se traduzem em financiamento de projetos, avais e garantias.

Apesar disso, o sistema rodoviário mundial é caracterizado por uma grande diversidade de tipos de concessão de rodovias. Enquanto alguns governos assumem completamente a construção e conservação das estradas, outros firmam contratos dos mais variados tipos com o setor privado no intuito de garantir uma melhor infraestrutura para suas populações.

3.6 Empresas concessionárias no Brasil

Atualmente, existem no Brasil concessões em estradas federais e estaduais. Cada concessão estabelece suas regras; portanto, as obrigações das concessionárias se dão de forma diferente em cada contrato assinado.

Contudo, as concessionárias, em geral, são responsáveis pela cobrança de pedágio, execução de obras, manutenção do pavimento e prestação de serviços ao usuário, como socorro médico, mecânico e bombeiro. Campanhas educativas ou outros benefícios aos usuários ficam a critério de cada empresa.

Cabe ressaltar que as concessionárias não ganham somente com os pedágios. Em muitas estradas, para utilizar as faixas de domínio¹⁷, as concessionárias cobram taxas. É o caso da cobrança para colocar placas indicando postos, hotéis,

¹⁷ Segundo o DNIT (DEPARTAMENTO..., 2016), a faixa de domínio de uma rodovia é constituída pelas pistas de rolamento, canteiros, obras-de-arte, acostamentos, sinalização e faixa lateral de segurança, até o alinhamento das cercas que separam a estrada dos imóveis marginais. Sua largura é variável ao longo das rodovias.

comércio em geral, o uso do subsolo para passagem de cabos de fibra ótica. Também alugam espaços para propagandas nos veículos de socorro, nas cancelas do pedágio, nas lixeiras e em painéis luminosos.

Hoje, existem mais de cinquenta concessionárias de rodovias administrando as principais estradas do Brasil como demonstrado no quadro 26. Segundo a ABCR, em 2015, passaram em seus pedágios 1.694.123.544 veículos leves, pesados e motos, o que demonstra o grande volume de veículos, atraindo dessa forma, empresas interessadas em investir no setor de concessão.

Desse modo, os acionistas dessas companhias provêm de empresas de concessões estrangeiras como a Acciona e a OHL do Brasil e, predominantemente, de empreiteiras brasileiras, como a Camargo Corrêa, a Andrade Gutierrez, a Odebrecht e a Triunfo Participações.

A Camargo Corrêa e a Odebrecht possuem participação acionária em diversas concessões, como nas concessionárias Nova Dutra, na Ponte S. A., na Via Lagos, na Rodonorte, entre outras.

A CIBE participações, que também tem presença marcante em concessões, é constituída por dois grandes grupos brasileiros. A Bertin Ltda., que é mais conhecida pela atuação na agroindústria, mas que desde 2003 expandiu para os setores de infraestrutura e energia, e o Grupo Equipav Pavimentação, Engenharia e Comércio S. A., que atua mais fortemente nos setores de infraestrutura e serviços. Esses grupos, por meio da CIBE participações, administram os negócios de infraestrutura, atuando nas áreas de saneamento, rodovias e energia.

Quadro 26 – Empresas concessionárias no Brasil por estado

Estado	Concessionária
Mato Grosso	Rota do Oeste / Morro da Mesa
Mato Grosso do Sul	MS Via
Goiás	Via 040 / MGO Rodovias / CONCEBRA
Pernambuco	Rota dos Coqueiros / Rota do Atlântico
Bahia	Bahia Norte / CLN / Via Bahia
Minas Gerais	Concer / Fernão Dias / Nascentes das Gerais / Via 040 / MGO Rodovias / CONCEBRA
Espírito Santo	Rodosol
Rio de Janeiro	Concer / CRT / Fluminense / LAMSA / NovaDutra / Ecoponte / Rodovia do Aço / Rota 116 / ViaLagos
São Paulo	AutoBan / Autovias / CART / Centrovias / Colinas / Ecopistas / Ecovias / Fernão Dias / Intervias / NovaDutra / Régis Bittencourt / Renovias / RodoAnel / Rodovias do Tietê / Rota das Bandeiras / SPvias / SPMar / Tamoios / Transbrasiliana / TEBE / Triângulo do Sol / Vianorte / ViaOeste / Viarondon
Paraná	Caminhos do Paraná / Ecocataratas / Econorte / Ecovia / Litoral Sul / Planalto Sul / Régis Bittencourt / RodoNorte / Viapar
Santa Catarina	Litoral Sul / Planalto Sul
Rio Grande do Sul	Concepa / Ecosul

Fonte: Extraído de Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (2014).

Entretanto, não são somente as concessionárias que cobram pedágio no Brasil. Em Mato Grosso, existem rodovias onde são cobrados pedágio por associações de fazendeiros.

Existem tribos indígenas que também cobram pedágio na reserva.

Do mesmo modo, alguns bancos têm demonstrado interesse em investir em concessões de rodovias, como o BMG, na TEBE; a PREVI, na LAMSA e o Ouro Invest, na Via Norte. No entanto, as empreiteiras acabam ficando com a maior parte das concessões por possuírem maior experiência nos custos de construção, o que as leva a arriscar-se mais no setor.

Diante disso, os estados do Rio Grande do Sul e do Paraná, localizados no Sul do país, iniciaram seus programas de concessão em 1994 e 1998, respectivamente.

Contudo, Santa Catarina, outro estado do Sul, começou a estudar, em 1990, meios para privatizar as rodovias no intuito de melhorar as condições das estradas no estado. Assim, o governo de Vilson Kleinübing criou um programa de concessões, abrindo licitação para conceder a administração das rodovias SC-401 (Itacorubi-Canasvieiras), SC-400 (acesso à Praia da Daniela), SC-402 (acesso a Jurerê) e SC-403 (acesso a Ingleses e Rio Vermelho), localizadas em Florianópolis, capital do estado, para uma empresa privada.

A empresa ENGEPA — Engenharia do Pavimento S.A. — foi a vencedora da licitação por apresentar a menor TBP (Taxa Básica de Pedágio) criando a empresa Linha Azul Autoestrada S.A. O contrato de concessão foi assinado em 1994 para execução de obras e serviços de duplicação, além de restauração, conservação e exploração das rodovias anteriormente descritas.

Além de ser a primeira concessão de rodovia à iniciativa privada do Brasil, o estado catarinense desenvolvia e realizava projetos, exigia que a projeção de tráfego fosse apresentada no edital de licitação e permitia que alterações em relação ao tráfego previsto fosse motivo de revisão do equilíbrio econômico financeiro do contrato. Para que a Linha Azul pudesse iniciar a cobrança de pedágio era necessário cumprir requisitos mínimos do pacote de obras previsto em contrato (HIPOLITO, 2011, p. 95).

Como requisitos mínimos para iniciar a arrecadação de pedágio, a concessionária Linha Azul deveria, na rodovia, recompor com pavimento trechos problemáticos, conservar, melhorar e promover manutenção com equipes próprias, duplicar alguns trechos das rodovias, construir viadutos, recuperar e colocar nova sinalização horizontal e vertical ao longo de todas as vias concessionadas e promover campanha publicitária de esclarecimento à opinião pública sobre a atuação da concessionária.

Entretanto, os recursos só chegaram a concessionária dois anos após a assinatura do contrato, o que resultou em atrasos nas obras, fazendo com que o período contratual não fosse respeitado. Em 1999, uma ação popular para impedir a cobrança de pedágio justificando falta de cumprimento do contrato pela Linha Azul recebeu liminar favorável resultando na interrupção dos trabalhos na rodovia (HIPOLITO, 2011).

Com a paralisação dos serviços na rodovia, o DER — atual DEINFRA — voltou a ser o responsável pela manutenção e conservação da rodovia. A briga judicial continua até os dias atuais.

Para LEE (1996), Santa Catarina pagou o preço do pioneirismo da execução de obras sob regime de concessão à iniciativa privada no país, pois ao se tornar o primeiro estado a utilizar esse regime de concessão não encontrou uma base legal que subsidiasse suas ações, resultando em uma série de entraves na execução do projeto resultando em fracasso do programa.

Santa Catarina somente voltou a iniciar um novo processo de concessão de rodovias anos mais tarde, entretanto, esse programa passou a visar as rodovias federais do estado e não as estaduais como no programa anterior, assunto que será abordado no próximo capítulo.

4 AS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS NO SUL DO BRASIL

O presente capítulo pretende evidenciar as questões que envolvem a complexidade dos processos de concessão de rodovias à iniciativa privada nos estados sulinos, bem como o desenvolvimento regional proporcionado por essas ações.

4.1 A questão logística no Sul

Existem muitas empresas de logística que atuam no Sul do Brasil. O ano de fundação das empresas de logística demonstrados nos quadros 27, 28 e 29, evidencia o caráter recente de existência das mesmas. Tal situação deve-se a evolução do setor de logística, que no passado era encontrado no interior das empresas dentro de algum setor sem grande expressão, evoluindo, mais tarde, para um setor independente. Essa evolução tem sua origem no aumento da concorrência no mercado, tanto interno quanto externo, o que impulsionou a busca por uma maior eficiência na circulação das mercadorias resultando em redução dos custos de operação. Outro fato a destacar é o domínio de empresas de capital nacional que possuem escritórios nos estados do Sul, contudo, atuam, em sua maioria, em todo o território nacional. Existem poucas estrangeiras como a Baselog Logística, de capital americano; a Binacional Provedor Logístico, de capital brasileiro e paraguaio; a Bomi Brasil, de capital italiano e a First log, pertencente Firstgroup, de capital inglês. Por outro lado, existem importantes *trading companies*- empresas especializadas em operações de comércio exterior- que estão se firmando no mercado como a Saint Marie Ltda., a Copper trading S/A., a Dow Brasil, a Capital trade Ltda., a Columbia trading S/A., a Komport Comercial S/A., entre outras.

Nos quadros 27, 28 e 29 encontramos as principais empresas de logística distribuídas pelo Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, respectivamente.

No Paraná, de acordo com o quadro 27, das 33 empresas analisadas, 48,50% foram fundadas a partir dos anos 2000; 39,40% na década de 1990; 9,10% na década de 1980 e somente 3% anterior aos anos de 1980. Nelas podemos

perceber o predomínio de empresas fundadas a partir 1990, evidenciando o caráter recente desse tipo de companhia.

Quadro 27 – Empresas de logística que atuam no estado do Paraná

(continua)

PARANÁ			
Empresa	Serviços	Município sede	Fundação
Baselog Logística	Armazena e transporta mercadorias pelo modal marítimo e rodoviário. Fornece também seguro de cargas.	Curitiba	2005
Asahi Transportes e Logística Ltda	Atua no transporte rodoviário de cargas.	Londrina	2010
AGM Ltda	Atua no planejamento, execução, armazenamento e controle logístico de todo o fluxo de matérias-primas, suprimentos e produtos industrializados.	São José dos Pinhais	1996
AGV Logística S.A.	Atua na armazenagem e gestão de estoque, transporte e distribuição de produtos, além de consultoria e projetos logísticos e soluções em sistemas – TI.	São José dos Pinhais	1988
CAP-Logística Frigorificada Ltda	Especializada na armazenagem de produtos frigorificados.	São José dos Pinhais	2000
Grupo DSR	Atua no transporte rodoviário de cargas nacional e internacional e nos despachos aduaneiros, armazenagem e gerenciamento de estoque.	Curitiba	1996

Quadro 27 – Empresas de logística que atuam no estado do Paraná

(continuação)

PARANÁ			
Empresa	Serviços	Município sede	Fundação
Itaete Movimentação Logística	Atua na movimentação de carga nos armazéns, descarregamento de navios, carregamento de vagões e caminhões, abastecimento a granel de maquinários para produção industrial.	Araucária	1998
Translog Transportes	Distribuição de medicamentos e perfumarias dedicada ao setor farmacêutico e hospitalar.	Curitiba	2009
BPLOG Logística	Atua no recebimento e armazenagem de materiais, separação de pedidos e abastecimento da linha de produção, manuseio e movimentação de produtos acabados/insumos/matéria-prima, embalagem e expedição de produtos, montagem de kits, gestão de almoxarifado, realização de inventários, fornecimento e manutenção de equipamentos de movimentação.	Curitiba	2004
Faccin Logística	Especializada na descarga de material granel sólido como: soja, farelo de soja, milho, trigo e malte, principalmente nos estados de Mato Grosso, São Paulo e Rio de Janeiro.	Guarapuava	Sem informação de data

Quadro 27 – Empresas de logística que atuam no estado do Paraná

(continuação)

PARANÁ			
Empresa	Serviços	Município sede	Fundação
Gobor Transporte e Logística	Transporta diversos tipos de mercadorias, entre elas estão: alimentos, autopeças, bebidas, borracha, calçados, confecções, eletrodomésticos, eletrônicos, embalagens, ferragens, pneus, tinta, madeira, máquinas e equipamentos, materiais elétricos, móveis, papelaria e livraria, peças de plástico, têxtil, tubos e conexões, utilidades domésticas.	Campo Largo	1980
Costa Teixeira - Logística de Transporte	Atua no transporte rodoviário de cargas fechadas e (ou) semifracionadas.	Ponta Grossa	1985
Tegma Gestão Logística	Atua na gestão de pátios, transferência e distribuição de veículos zero-quilômetro, armazenagem de veículos, centro de serviço automotivo para veículos importados, armazenagem geral e alfandegada, transferência de cds, fábricas e distribuição, controle de estoques, gerenciamento de embalagens.	Campo Largo da Roseira	1969
Rumo – ALL	Atua no transporte ferroviário de açúcar, fertilizantes, grãos e derivados, combustíveis (derivados) e etanol, produtos de maior valor agregado da construção civil, siderurgia, florestal, consumo, petroquímico, fertilizantes, contêineres. Opera terminais e armazéns.	Curitiba	1997

Quadro 27 – Empresas de logística que atuam no estado do Paraná

(continuação)

PARANÁ			
Empresa	Serviços	Município sede	Fundação
Stocktech Logística	Atua na armazenagem multitemperatura, transportes de cargas fracionadas, processos de faturamento e gerenciamento de pedidos.	Pinhais	1996
2D Logística	Trabalha na execução de conferência quantitativa e qualitativa dos produtos, via código de barras e coletores de dados wi-fi, impressão de etiquetas, pesagem dos produtos, conferência de volumes, execução de inventários cíclico e periodicamente, armazenagem, embalagem de produtos, etiquetagem e codificação de acordo com as normas da ABNT.	Siqueira Campos	2002
MasterCargo Transportes e Logística	Transporte rodoviário de cargas completas/ lotações, contêineres, de carga volumosa, de cargas sensíveis, de veículos e chassis, armazenagem de mercadorias e locações de Caminhões (com ou sem motorista), automóveis, empilhadeira e mão de obra.	Curitiba	1993
AMG Logística e Transportes	Atua no transporte rodoviário de andaimes, do setor Metalúrgico em geral, da Construção Civil, torres de Transmissão, de cargas fechadas.	Curitiba	2008
Cia Verde Logística	Armazena e transporta produtos.	Araucária	2005

Quadro 27 – Empresas de logística que atuam no estado do Paraná

(continuação)

PARANÁ			
Empresa	Serviços	Município sede	Fundação
Feki Logística e Transportes Ltda	Atua no segmento de armazenagem, logística e transportes rodoviários de produtos médico hospitalares.	São José dos Pinhais	1998
Braf Transporte e Logística	Atua no segmento de armazenagem, logística e transportes rodoviários de cargas em geral.	São José dos Pinhais	2001
Amplo Logística	Armazena e transporta cargas fracionadas pelo modal rodoviário e ferroviário.	Pinhais	2005
Libra Logística	Armazena e transporta cargas pelo modal rodoviário.	São José dos Pinhais	2000
Aliança Transporte e Logística	Atua no transporte rodoviário de carga seca fracionada.	Maringá	2006
Binacional Provedor Logístico	Empresa multimodal, atua na armazenagem, transporte rodoviário e ferroviário de cargas fracionadas / consolidadas e soluções logísticas.	Foz do Iguaçu	1990

Quadro 27 – Empresas de logística que atuam no estado do Paraná

(continuação)

PARANÁ			
Empresa	Serviços	Município sede	Fundação
Cavol Logística	Atua no setor de transportes e agropecuária com a distribuição de equipamentos agrícolas. No setor de transporte rodoviário armazena e movimenta mercadorias de risco. Também realiza operação multimodal (Rodoviário + Ferroviário - Brasil x Argentina x Brasil) onde as mercadorias são coletadas em contêineres com veículos/carretas porta contêineres e o trajeto internacional realizado por via ferroviária. Nos portos de Paranaguá, São Francisco do Sul, Itajaí e Santos realiza operações de transporte especializado de contêineres, combinados com serviços intermodais para o recebimento, carga e descarga de contêineres, armazenagem e desembarço aduaneiro.	Curitiba	2005
Compager	Presta serviços de gerenciamento de armazéns e controles de estoques, serviços de carga, descarga, movimentação e arrumação de mercadorias em geral, transportes de cargas rodoviárias, depósitos de mercadorias, bem como a intermodalidade de transporte rodoviário municipal, intermunicipal, estadual e interestadual, mediante a utilização de transportes próprios ou de terceiros.	Londrina	1994
CNSA Transportes e Logística	Transporte rodoviário nos segmentos de produtos, tais como cereais, açúcar, farináceos, produtos usinados, leite em pó, óleo de soja doméstico, sucos longa-vida, macarrão e ração pet.	Londrina	2009

Quadro 27 – Empresas de logística que atuam no estado do Paraná

(conclusão)

PARANÁ			
Empresa	Serviços	Município sede	Fundação
TFT Logística e Transporte	Atua em diversos modais transportando carga fracionada, carga de sensíveis, cargas consolidadas, cargas aéreas, além de atuar em operações logísticas e despacho aduaneiro. Transporta produtos químicos, cargas refrigeradas, medicamentos e correlatos.	Curitiba	2012
Bralog Transporte Logística	Especializada em carregamento, transporte e movimentação de madeira e celulose.	Curitiba	1995
Excellence Transporte e Logística	Atua no ramo de armazenagem, logística e distribuição de produtos para todo o país.	Apucarana	1994
Logistock Logística e Serviços Ltda	Especializada em armazenagem, transporte e distribuição de mercadorias.	São José dos Pinhais	1999
Pozzer Transportes	Atua no transporte rodoviário de produtos industrializados, especialmente: farinha de trigo, cimento ensacado, semente de cereais, açúcar empacotado, argamassas, leite longa vida, massas e misturas, gelatinas e fermentos.	Londrina	1992
GVM Logística	Atua no segmento de armazenagem, etiquetagem, controle de estoque via código de barras, importação e exportação, distribuição na Região Sul do país, cargas compartilhadas, seguro de cargas.	Pinhais	2003

Fonte: Sites listados no Apêndice A.

Santa Catarina, por sua vez, se destaca, como demonstra o quadro 28, por possuir o predomínio de empresas fundadas a partir dos anos 2000 representando 62,22% do total. Essa porcentagem diminui para 20% na década de 1990, 13,33% na década de 1980 e 4,45% em datas anteriores a essa última década. O que podemos perceber é uma grande concentração de empresas com menos 30 anos de existência, com 82,22% do total.

Quadro 28 – Empresas de logística que atuam no estado de Santa Catarina

(continua)

SANTA CATARINA			
Empresa	Serviços	Município sede	Fundação
Multilog S/A	Armazenagem alfandegada, entreposto aduaneiro, armazenagem em geral, centro de distribuição, transporte aduaneiro, etiquetagem, paletização, embalagem, montagem de Kits, inspeção de qualidade.	Itajaí	1984
XPM Soluções em Logística	Oferece serviços de armazenagem, transporte aéreo, transporte rodoviário, transporte de equipamentos sensíveis como ultrassom, raio X, tomografia, ressonância magnética, autoclave, equipamentos odontológicos, equipamentos e acessórios hospitalares em geral, servidores, racks e produtos da indústria em geral.	Joinville	2007

Quadro 28 – Empresas de logística que atuam no estado de Santa Catarina

(continuação)

SANTA CATARINA			
Empresa	Serviços	Município sede	Fundação
Mirin do Sul Transportes e Logística	Atua no transporte rodoviário atendendo a variados setores do mercado, tais como: indústria automobilística, produtos químicos, papel e celulose, ferro, têxtil, eletrodomésticos e eletrônicos.	Rio do Sul	2000
WIW Distribuidora e Logística	Distribuidora de alimentos secos, climatizados, refrigerados e congelados.	São José	2000
OTM Logística Integrada	Especializada em transporte de vergalhão de aço, da linha branca, Treinamento para centros de distribuição, distribuição de produtos siderúrgicos.	Joinville	1996
Cootravale	Atende toda cadeia de Frios e cargas secas através do transporte rodoviário.	Itajaí	1995
Brasfrigo S.A.	Atua como Porto Seco, gerenciando serviços de armazenagem e de operação com contêineres, além de possuir armazéns de frigoríficos.	Itajaí	1975
Transportes Natal	Distribuição de cargas em geral	Criciúma	1985
Bomi Brasil	Armazenamento em galpões, gestão de transportes, estoque consignado, elaboração de rótulos e kits.	Itajaí	1998
GH Transporte	Transporta cargas de alto valor (tais como Cobre, Alumínio e Polietileno).	Itajaí	2005

Quadro 28 – Empresas de logística que atuam no estado de Santa Catarina

(continuação)

SANTA CATARINA			
Empresa	Serviços	Município sede	Fundação
Fontanella Transportes Ltda	Especializada em transporte de cargas secas, especialmente no segmento cerâmico e de construção civil.	Lauro Müller	1991
Elite Logística	Transporta e armazena de cargas em geral	Itajaí	2010
Conexão Marítima	Armazena containers, pesa mercadorias, possui armazéns gerais de mercadorias, distribuição de mercadorias fracionadas através de transporte intermunicipal e interestadual.	Itajaí	2004
Easylog Serviços e Logística Ltda	Oferece serviços de desembaraço aduaneiro, seguro internacional de cargas, transporte marítimo, transporte aéreo, transporte rodoviário de cargas.	Itajaí	2000
TECADI Group	Oferece armazenagem geral, centro de distribuição com controle de estoque e movimentação de mercadorias e realiza a transferência de containers para os portos.	Itajaí	2007
Recris Transportes e Logística	Transporta cargas completas e fracionadas e realiza gestão de transporte.	Itajaí	1989
AutoLatina Transportes e Logística	Transporta cargas completas e fracionadas através do modal rodoviário e aéreo.	Joinville	2013

Quadro 28 – Empresas de logística que atuam no estado de Santa Catarina

(continuação)

SANTA CATARINA			
Empresa	Serviços	Município sede	Fundação
Arlete Transportes e Logística	Transporta cargas completas e fracionadas.	Tubarão	1993
Ouro Negro Transportes	Transporta cargas fracionadas.	Criciúma	2000
M2 Log	Especializada no transporte do setor farmacêutico e têxtil.	Biguaçu	2009
Concórdia Logística AS (Conlog)	Oferece serviços de armazenagem, distribuição, operações portuárias, projetos logísticos customizados, terminais portuários, transferência florestal, transferência de graneis líquidos.	Concórdia	2006
OpenTech	Atua no segmento de gestão logística e gerenciamento dos processos de movimento de mercadorias, entre eles, rastreamento de veículos, monitoramento de carga, gestão corporativa da transportadora, gestão de risco, prevenção de acidentes rodoviários, controle da jornada dos motoristas, gerenciamento de fretes e estoques.	Joinville	2001
Apoio Logística e Serviços	Deslocamento de cargas a portos e aeroportos de produtos industrializados e alimentícios, produtos diversos, produtos agrícolas, operação de produtos a granel, além de possuir armazéns.	Joinville	1988

Quadro 28 – Empresas de logística que atuam no estado de Santa Catarina

(continuação)

SANTA CATARINA			
Empresa	Serviços	Município sede	Fundação
SAG Logística e Transportes	Transporta e armazena produtos siderúrgicos e industriais.	Itajaí	2005
Ascensus - Supply Chain Integrator	Gerencia toda a cadeia do comércio internacional através da prestação de serviços de redução dos custos tributários, financeiros e logísticos das operações de comércio exterior. Atua em diversos segmentos do mercado, dentre eles: alimentício, automotivo, cerâmico, eletroeletrônico, energético, fármaco, de infraestrutura, náutico, plástico, químico, siderúrgico e de varejo.	Joinville	2001
Itracon	Especializada no transporte de containers.	Itajaí	2001
Proimport Brasil	Atua em operações de importação, exportação, logística e distribuição de mercadorias.	Itajaí	2000
Taglog Serviços Logísticos	Possui um centro de distribuição com armazém, transportando carga fechada e fracionada.	Itajaí	2013
MSK Logística LTDA	Atua no ramo de transportes e logística, paletizando e entregando em grandes redes de supermercados.	Tijucas	2006
Transmagna Transportes Ltda - JVL	Oferece serviços de transferências de mercadorias, transporte de containers e fracionado.	Joinville	1987

Quadro 28 – Empresas de logística que atuam no estado de Santa Catarina

(continuação)

SANTA CATARINA			
Empresa	Serviços	Município sede	Fundação
Axel Operações Logísticas	Oferece transporte de cargas, armazenagem e gestão de estoque, separação de pedidos e distribuição e montagem de kits.	Brusque	2004
Transportes Ramthun	Transporta cargas fracionadas em geral.	Pomerode	1962
Norte Sul Logística	Transporta principalmente produtos da indústria cerâmica, desde a matéria prima até o produto final.	Imbituba	1996
Link express Logística	Especializada no transporte de carga fracionada realizando o atendimento de coleta, transferência e entrega.	São Bento do Sul	2000
Forte Armazéns Gerais e Logística	Atua na armazenagem, movimentação, transporte e distribuição de cargas em geral.	Itajaí	2005
Sul Express Logística	Atua no transporte de carga fracionada realizando o atendimento de coleta e entrega em Blumenau e região. Por meio de parcerias e representantes tem cobertura em nível nacional, nos modais aéreo e rodoviário, disponibilizando seus serviços ao mercado corporativo e também a pessoas físicas.	Blumenau	2002
Tac Transportes	Atua na armazenagem e distribuição através de transporte rodoviário nacional e internacional de cargas em geral.	Itajaí	2005

Quadro 28 – Empresas de logística que atuam no estado de Santa Catarina

(continuação)

SANTA CATARINA			
Empresa	Serviços	Município sede	Fundação
Distlé Distribuição e Logística	Distribuição de produtos da marca Nestlé na vertente do Atlântico.	São José	2008
First log	Atua em fretes internacionais, desembaraço aduaneiro, operação portuária com parceiros, armazém geral e fretes de distribuição. Utiliza quatro tipos de modais: rodoviário, ferroviário, aquaviário e aéreo.	Palhoça	2009
Transportes Bendini	Oferece serviços de transporte de containers e fracionado.	Penha	1993
INLOG	Atua no transporte rodoviário de carga, transportes de contêineres, de produtos químicos. Armazenagem, movimentação, gestão de estoque, separação e montagem de kits, paletização. Atende as indústrias e distribuidores de produtos químicos e petroquímicos, indústrias alimentícias, têxteis; indústria automotiva, polímeros e plásticos, alumínio, celulose e papel; entre muitos outros.	Itajaí	2013

Quadro 28 – Empresas de logística que atuam no estado de Santa Catarina

(conclusão)

SANTA CATARINA			
Empresa	Serviços	Município sede	Fundação
Mega centro logístico	Gerencia condomínios logísticos para empresas que atuam nessa área, fornecendo infraestrutura para escritório, armazenagem, transferências e transporte de mercadorias.	Itajaí	1999
Brado logística	Atua no transporte de contêineres no Brasil e Mercosul com a intermodalidade ferroviária, integrando armazenagem, distribuição, transporte ferroviário, rodoviário e marítimo.	Itajaí	2011
Recris Transportes e Logística	Transporta cargas fracionadas para todo o território nacional.	Itajaí	1989
B & M Logística Internacional	Oferece serviços de importação e exportação nos diversos modais, coordena serviços de transporte rodoviário nacional e internacional, de cargas fechadas, contêiner e carga fracionada.	Itajaí	1999

Fonte: Sites listados no Apêndice B.

Apesar do Rio Grande do Sul apresentar um número total de empresas inferior aos estados do Paraná e de Santa Catarina, evidenciado no quadro 29, estas também são predominantemente jovens, com 63,15% fundadas a partir dos anos 2000; 15,79% na década de 1990; 5,27% na década de

1980; e 15,79% nas décadas anteriores a 1980. Vale destacar que nesse estado encontramos uma empresa logística brasileira fundada em 1922, a CTIL Logística Ltda.

Quadro 29 – Empresas de logística que atuam no estado do Rio Grande do Sul

(continua)

RIO GRANDE DO SUL			
Empresa	Serviços	Município sede	Fundação
Sírius Logística Integrada	Transporta, armazena e distribui cargas em geral.	Novo Hamburgo	2000
CTIL Logística Ltda	Especializada na gestão e operação da cadeia logística de containers e suas cargas.	Rio Grande	1922
VBR Logística Ltda	Transporta cargas em geral através do modal rodoviário, marítimo e aéreo.	Santa Cruz do sul	1997
Celiberto Logística Internacional	Realiza desembaraço de mercadorias em diversos portos, aeroportos e portos secos do Brasil, incluindo Porto Alegre, Canoas, Rio Grande, Novo Hamburgo, Caxias do Sul, Itajaí, Santos, Guarulhos, Fortaleza, Brasília, Rio de Janeiro, Curitiba, Paranaguá. Manaus.	Porto Alegre	1982

Quadro 29 – Empresas de logística que atuam no estado do Rio Grande do Sul

(continuação)

RIO GRANDE DO SUL			
Empresa	Serviços	Município sede	Fundação
TransCaxias Logística Inteligente	Transporta cargas fracionadas para todo o território nacional.	Caxias do Sul	1998
JM Logística e Paletização Ltda	Armazena e transporta cargas em geral.	Cachoeirinha	2000
Unidão Transportes	Atua no setor transporte de cargas rodoviárias.	São Leopoldo	2000
D.A. R Transportes e Com. LTDA	Atua no transporte rodoviário de contêineres, cargas em geral, cargas perigosas, armazenagem e processos logísticos.	Tupandi	2000
Reiter Transportes e Logística LTDA	Atua na armazenagem multitemperatura para produtos acabados, em ambientes secos, climatizados, refrigerados e congelados e supercongelados; no transporte rodoviário (nacional e Mercosul) distribuindo cargas fracionadas; além de operações de transferência de cargas.	Nova Santa Rita	2008
Tecon Rio Grande S.A.	Opera na carga e descarga de containers, armazenagem alfandegada de containers e mercadorias, de containers vazios, fornecimento de energia e monitoramento em containers refrigerados, inspeções em containers ou mercadorias por solicitação dos órgãos fiscalizadores, pesagem de containers ou mercadorias, limpeza e lavagem simples ou química em contêineres vazios.	Rio Grande	2003

Quadro 29 – Empresas de logística que atuam no estado do Rio Grande do Sul

(continuação)

RIO GRANDE DO SUL			
Empresa	Serviços	Município sede	Fundação
Transportadora Servteche	Atua no transporte rodoviário de fracionados e cargas fechadas.	Viamão	1995
Maxxillog	Transporta alimentos, correlatos, limpeza e higiene principalmente para o interior dos estados da região sul, atendendo empresas de pequeno e médio porte.	Esteio	2000
Pexter	Armazena e transporta cargas em geral.	Rio Grande	2008
Cargolog Soluções Logísticas	Atua no transporte rodoviário, em serviços portuários e em projetos de armazenagem voltados exclusivamente ao comércio exterior, atendendo demandas no que se refere a logística de importação exportação.	Canoas	2001
Rota Gerenciamento de Risco e Logística	Atua no monitoramento e rastreamento de cargas via satélite.	Porto Alegre	2004
Navegação Aliança	Atua no transporte e movimentação de cargas sólidas por navegação interior, operando principalmente na Lagoa dos Patos e nos rios Gravataí e Taquari. Faz o transporte de fertilizantes, grãos, celulose, cavaco de madeira e carga geral em container. Liga as cidades de Rio Grande, Pelotas, Porto Alegre, Taquari e Estrela.	Porto Alegre	2006

Quadro 29 – Empresas de logística que atuam no estado do Rio Grande do Sul

(conclusão)

RIO GRANDE DO SUL			
Empresa	Serviços	Município sede	Fundação
Scapini Transporte e Logística Ltda	Atua no transporte rodoviário de produtos alimentícios, limpeza, saúde, papel, madeiro, fumageiro e bens de consumo de transformação, entre outros.	Canoas	1977
Panazzolo Logística	Transporta cargas normais ou especiais do comércio e da indústria metalmeccânica.	Canoas	1963
Prattica Logística Comercial	Transporte de cargas em geral.	Garibaldi	2004

Fonte: Sites listados no Apêndice C.

Além destas, existem grandes empresas de logísticas importantes nos estados anteriormente descritos. No Paraná existe a Rodoviário Matsuda, a Cargolift e a Jaloto transportes. A Rodoviário Matsuda transporta cargas líquidas, desde alimentos até combustíveis. Sua matriz é localizada na cidade de Maringá. Possui 18 filiais, além de agências (agregadas) em vários estados do Brasil (SC, PR, SP, MS, MT, MG, GO e BA). Realiza transportes internacionais na América do Sul, especificamente no Chile, Paraguai, Uruguai e Argentina. A Cargolift possui 530 veículos que atende aos mais variados tipos de cargas. Atua nos terminais portuários através do sistema de *cross docking* que é definido como sendo um sistema de distribuição no qual a mercadoria recebida, em um armazém ou Centro de Distribuição, não é estocada mas sim imediatamente preparada para o carregamento da entrega, ou seja, é a transferência das mercadorias entregues, do ponto de recebimento, diretamente para o ponto de entrega, com tempo de estocagem limitado ou, se possível, nulo. Outro sistema adotado pela Cargolift consiste na *Armazenagem/WMS*, onde acontece a administração dos fluxos físicos de recebimento, armazenagem, separação e

expedição de mercadorias, definindo suas localizações dentro dos depósitos e possibilitando a automação de suas operações através de tecnologias de código de barras, rádio frequência, separação automática de pedidos, etc. É um sistema operado por software que permite administrar e rastrear todos os processos de movimentação de mercadorias. Além disso, possui pátios para armazenagem de containers.

A Jaloto Transportes atua no transporte rodoviário de cargas em todo o território nacional. Transporta uma variedade de produtos tais como óleos e gorduras vegetais e animais, chocolate líquido, manteiga e licor de cacau, sucos de frutas, álcool etílico para bebidas destiladas, aminoácidos para nutrição animal, coque, vinho e vinagre, laranja *in natura*, açúcar líquido, cerveja, farinha de trigo, amido de milho, fécula de mandioca, biodiesel, diesel, etanol, gasolina e lubrificantes, querosene de aviação, glicerina, parafina e solventes.

No Rio Grande do Sul existe a Transportes Panex, a TW Transportes, a Transportes cavalinho e a Transportes Gabardo. A Transportes Panex transporta cargas fracionadas (a carga é compartilhada com dois ou mais embarcadores) e completas através do sistema de gerenciamento *In Bound* (fornece informação sobre a confirmação do embarque da mercadoria) e *Out Bound* (controle permanente e preventivo para que as mercadorias expedidas cheguem aos seus destinos no prazo correto). Sua matriz é em Caxias do Sul. Realiza o transporte de cargas somente nas regiões Sul e Sudeste do país. Transporta alimentos e bebidas, artigos de bazar e presente, auto peças, pneus, câmeras e baterias, comércio atacadista (todas as redes de supermercados), confecções e tecidos, eletrodomésticos, eletrônicos, som, imagem, embalagens plásticas, informática, livrarias, papelarias e gráficas, lubrificantes (latas, baldes, bombonas e barris), máquinas e equipamentos, material de construção, ferragem, produtos de comunicação e produtos de metalurgia. A TW Transportes, por sua vez, gerencia a cadeia produtiva com os serviços de transporte de pacotes, cargas fracionadas, pesadas e químicas. Com sede em Carazinho, possui, também, unidades em Santa Catarina, Paraná e São Paulo. Com uma frota de 534 veículos, dispõe desde veículos de pequeno porte, para coletas rápidas em centros urbanos, até carretas pesadas para transporte de mercadorias de grande porte transportando produtos perigosos e mercadorias de

grandes dimensões, como tratores e máquinas agrícolas. A empresa também realiza a gestão do estoque e armazenamento de mercadorias para terceiros. Outra empresa é a Transportes cavalinho, especializada em transportes químicos líquidos a granel e sólidos embalados, e distribuição de bebidas. Distribui matérias-primas fundamentais para a fabricação de plásticos, pneus, tintas, garrafas pet e medicamentos. Atua em todo o Brasil e parte do Mercosul. Sua matriz fica em Vacaria, tem filiais em Paulínia (SP), Jurubatuba (SP), Camaçari (BA) e Duque de Caxias (RJ).

Por último, a Transportes Gabardo é especializada no transporte de veículos, levando automóveis nacionais, importados, relíquias, vans, jipes, caminhões leves, médios e pesados, camionetas, chassis, motocicletas, barcos, máquinas e implementos por todo o território nacional, Mercosul e Chile.

Em Santa Catarina existe a Reunidas cargas e a Transportes Cordenonsi. A Reunidas cargas é composta pelas empresas Reunidas S.A. Transportes Coletivos, Reunidas Transportadora Rodoviária de Cargas S.A., Reunidas Turismo S.A. e Real Transporte Turismo S.A. que atuam no Sul do Brasil e São Paulo. Possui uma frota de 700 veículos, entre ônibus convencionais, leitos, metropolitanos, caminhões e veículos auxiliares. Em 2012 transportou mais de 9 milhões de passageiros e aproximadamente 104 mil toneladas de cargas e encomendas. A Transportes Cordenonsi, por sua vez, é especializada em transporte de cargas completo (FTL - full truck load), onde todo o veículo é preenchido com produtos para um único cliente para ser entregue em somente um ponto. Transporta produtos alimentícios que necessitam de refrigeração, cargas secas (matéria-prima para indústrias e mercadorias para atacados) e armazenamento e transporte de cargas via zona portuária. E por fim, realiza o transporte porta-a-porta (door to door) de inúmeros produtos. Contudo, apesar dessas empresas se encontrarem em níveis tecnológicos semelhantes às suas concorrentes internacionais seus “sistemas logísticos apresentam limites consideráveis, porque a infraestrutura (rodovias, ferrovias, etc.) é deficiente. Soma-se a esses nós de estrangulamentos a dimensão continental do país e a pulverização das lojas varejistas” (BASTOS, 2002, p. 104).

Apesar da infraestrutura deficiente, uma extensa rede comercial envolvendo processos e produtos dinamiza a

economia dos locais onde estas empresas se aglomeram. É o caso, por exemplo, de Itajaí, onde empresas de logística possuem armazéns, portos secos e escritórios gerando milhares de empregos diretos e indiretos no município. Como resultado, segundo o IBGE, Itajaí é o segundo município de maior PIB do estado de Santa Catarina com um total de R\$15,3 bilhões em 2013.

Além do porto de Itajaí, o Sul do Brasil possui outros importantes portos como o de Paranaguá, no Paraná; o de Rio Grande, no Rio Grande do Sul, o de Itajaí, São Francisco do Sul e o de Imbituba, em Santa Catarina.

Assim, devido à dinâmica econômica do Sul, empresas de concessão de rodovias se interessaram em administrar estradas dessa região, fato que será analisado no próximo item.

4.2 Os contratos de concessão de rodovias no Sul do Brasil

O contrato de concessão prevê uma série de compromissos assumidos pela concessionária que deverão ser cumpridos de acordo com o Programa de Exploração Rodoviária, que é um documento colocado em anexo ao contrato e que determina cada ação a ser realizada e dentro de qual prazo deve ser cumprida sob pena de receber, pelo não cumprimento, multas da ANTT.

Segundo a ANTT, a concessionária deve promover o aparelhamento necessário à execução dos serviços de policiamento e apoio à fiscalização na Rodovia concedida.

Como forma de garantir o direito dos usuários e dar-lhes poder de reivindicação, os contratos elencam os seguintes itens.

Como direito do usuário, cabe: a) receber serviço adequado, em contrapartida ao pagamento do pedágio; b) apontar irregularidades que porventura existirem levando ao conhecimento da ANTT e da Concessionária; c) obter e utilizar os serviços em acordo com as resoluções da ANTT, recebendo do órgão e da Concessionária informações necessárias ao uso correto dos serviços concedidos; d) a Concessionária deverá assegurar assistência permanente aos usuários das rodovias através de serviços de atendimento pré-hospitalar (primeiros

socorros/remoção) e atendimento mecânico (resgate e guincho), em coordenação com os sistemas públicos pertinentes.

A ANTT, por sua vez, tem como dever: a) regular a prestação do serviço e a exploração do bem público do Lote Rodoviário; a) fiscalizar, permanentemente, a exploração do Lote Rodoviário; b) aplicar as penalidades contratuais; c) intervir na Concessão, nos casos e condições previstos neste Contrato; d) alterar o Contrato e extinguir a Concessão, nos casos nele previstos; e) homologar os reajustes e proceder a revisão das tarifas de pedágio, nas condições estabelecidas neste Contrato; f) cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares da Concessão e as cláusulas deste Contrato e do Edital; g) zelar pela boa qualidade do serviço; h) receber, apurar e promover a solução das reclamações dos usuários; i) promover medidas que assegurem a adequada preservação e conservação do meio ambiente; j) estimular a formação de associação de usuários das Rodovias que compõem o Lote Rodoviário, para fiscalizar os aspectos exclusivamente associados a qualidade dos serviços prestados aos usuários; k) dar apoio a Concessionária aos necessários entendimentos com as Prefeituras Municipais e com terceiros quanto a construção, reformulação ou remoção de acessos, quando for o caso; l) zelar pela prestação de serviço em nível adequado, respeitados os critérios, diretrizes e parâmetros estabelecidos neste Contrato; m) assegurar a expansão da capacidade e modernização da Rodovia, bem como o aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e instalações vinculadas à Rodovia.

O cumprimento dessas funções deve ser colocado anualmente em um relatório e disponibilizado pela ANTT em sua página na internet.

Dessa forma, os deveres da concessionária são os seguintes: a) prestar serviço adequado; b) prestar contas à ANTT sobre a gestão das atividades vinculadas à Concessão, compreendendo, inclusive, os aspectos relativos à execução das obras e serviços de engenharia e de operação das Rodovias que compõem o Lote Rodoviário, na forma e na periodicidade estabelecida neste Contrato e nas Regulamentações da Agência; c) cumprir e fazer cumprir as normas regulamentares da Concessão, as Resoluções da ANTT e as cláusulas deste Contrato; d) tomar as providências necessárias à obtenção de todas as licenças ambientais, de modo a assegurar a execução

do PER; e) captar, aplicar e gerir os recursos financeiros necessários a execução da Concessão; g) adotar todas as providências para garantir a fluidez tráfego nas Rodovias; h) garantir o pronto restabelecimento do tráfego, caso interrompido, com a eliminação de obstáculos e impedimentos ao fluxo; i) implementar obras destinadas a aumentar a segurança e a comodidade dos usuários, assim como executar obras de expansão de capacidade das Rodovias, sua modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos seus equipamentos e instalações, para garantir a continuidade da prestação de serviços em nível adequado, nas condições estabelecidas neste Contrato; j) sinalizar adequadamente os trechos sujeitos às obras, de modo a garantir a segurança dos usuários; k) divulgar, adequadamente, ao público em geral e ao usuário em particular, na forma regulamentada pela ANTT, a ocorrência de situações excepcionais, a adoção de esquemas especiais de operação e a realização de obras na rodovias aos usuários, em caso de acidentes ou situações anormais e de rotina; l) manter sistema inviolável de registro, aprovado pela ANTT, de reclamações e sugestões do usuário ou queixas relativas a prestação de serviços da Concessionária ou de seus agentes e prepostos; m) manter atualizado, junto a ANTT, o cadastro do(s) responsável(is) técnico(s) durante todo o prazo da concessão.

As ações que deverão ser executadas pela concessionária ao longo dos anos da concessão estão descritas no Programa de Exploração da Rodovia. Outrossim, o PRE determina o limite de tempo que um problema deve ser corrigido.

Segundo os contratos celebrados pela ANTT e as concessionárias, a tarifa básica de pedágio poderá ser reajustada anualmente, de acordo com a variação do IPCA, entretanto, esse reajuste poderá acontecer mais de uma vez ao ano se a empresa solicitar, junto a ANTT, uma revisão da tarifa para manter o equilíbrio econômico-financeiro. Essa alteração pode se dar também por conta de obras não previstas no PER. A alteração da tarifa de pedágio pode acontecer nos seguintes casos: a) criação, alteração ou extinção de tributos que repercutirem nos custos da concessionária; b) quando houver acréscimo ou supressão de encargos no PER; c) quando ocorrências decorrentes de força maior ou de interferências imprevistas resultem, comprovadamente, em elevação desproporcional de custos; d) quando o valor das indenizações

de desapropriações a serem pagas pela concessionária forem maiores ou menores que o previsto; e) quando houver alteração contratual que resulte em aumento de encargos para a empresa.

Nesse contexto, o valor da Tarifa Básica de Pedágio pode aumentar ou diminuir conforme indicado anteriormente, contudo, o que temos assistido, a despeito das obras previstas e não concluídas, foram somente alterações para cima dos valores do pedágio.

Tanto o Programa de Concessões de rodovias do Rio Grande do Sul como o Programa do Paraná tiveram como critério de escolha da concessionária a maior quilometragem de oferta. “A maior desvantagem dessas alternativas é não terem por objeto a modicidade das tarifas, apesar de permitirem vantagens em termos de homogeneização da tarifa por quilômetro na malha concedida” (KARAN, 2005, p. 102).

Além disso, diante da ocorrência de inúmeros conflitos, por vezes, o poder público acaba por alterar de forma arbitrária as regras estabelecidas em contrato, comprometendo dessa forma, uma maior eficiência no cumprimento do contrato por parte das empresas.

Contudo, os contratos também preveem que caberá à concessionária a implantação, manutenção, conservação e aferição dos equipamentos de controle de velocidade dos veículos que trafegam na rodovia com ações de policiamento a cargo da autoridade competente.

Os direitos e deveres da concessionária, a função da ANTT, bem como os direitos do usuário enunciados nos contratos das concessionárias são semelhantes.

O PER relata sobre a necessidade de inspeções sistemáticas e regulares das estruturas de contenção alertando as equipes de conservação sobre os locais e situações que merecem maior atenção.

Para Rangel (2005), a privatização de serviços públicos é uma alternativa importante quando o Estado não se encontra capitalizado o suficiente para gerar serviços de qualidade. Para ele, as atividades do setor público, em determinado momento, poderiam passar para o setor privado e atividades do setor privado, por sua vez, poderiam ser estatizadas, pois ele considerava que isso ocorria devido a uma necessidade estrutural do sistema e não por capricho das pessoas.

Assim, a privatização dos serviços públicos no Brasil, nesse momento, tem se mostrado a alternativa viável para resolver o problema dos gargalos de infraestrutura do país. As concessionárias têm investido nas rodovias de maior tráfego de veículos, o que tem resultado em melhorias para o transporte de mercadorias. Contudo, ainda há necessidade de melhorias na qualidade das rodovias, pois devido à dimensão do território brasileiro, muitas estradas precisam ser ampliadas, outras pavimentadas e tantas outras precisam de reparos e conservação.

Entretanto, Rangel (2005) afirmava que o Estado deveria oferecer a concessão para empresas que realizassem todas as obras necessárias para o desenvolvimento do setor, e cobrassem depois, o investimento através de tarifas ao consumidor. O que aconteceu, no caso brasileiro, foi que o governo fez todas as obras importantes nas rodovias, como por exemplo, duplicação, e depois passou para a iniciativa privada o gerenciamento, diferente do modelo proposto por Rangel.

Temos como o exemplo, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 1 e PAC 2) que executa desde 2007 obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país. Através dele, rodovias foram duplicadas para depois abrir-se licitação para a concessão de serviços públicos à iniciativa privada.

Assim, a Região Sul, que possui 16.842 km de rodovias estaduais e federais, passou a contar com 5.682 km de rodovias concessionadas, como mostra o quadro 30:

Quadro 30 – Concessões Rodoviárias por Estado (2012)

Estado (km)	Malha concedida (km totais)	Início da concessão
Paraná	2.493	1998
Rio Grande do Sul	2.403	1994
Santa Catarina	786	2008

Fonte: Extraído de Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (2012).

Pensando nas condições de infraestrutura, a Confederação Nacional do Transporte¹⁸ publicou um anuário onde sistematizou informações referentes aos modais de transporte rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário entre os anos 2005 e 2015 do Brasil. Em relação ao modal rodoviário, a tabela 3 apresenta como se encontra o estado geral das rodovias, em quilômetros, nos anos 2005 e 2015. O que podemos perceber é que, embora tenha havido melhorias, a qualidade das estradas ainda é predominantemente regular ou ruim. Analisando os dados da Região Sul, evidencia-se que houve uma piora no item ótimo das condições das estradas passando de 2.552km em 2005 para 1168km em 2015; e um aumento nos itens bom e regular, passando, respectivamente, de 4.472km em 2005 para 5.192km em 2015 e de 4.804km em 2005 para 7.421km em 2015. Analisando-se os estados sulistas separadamente notaremos que as estradas do Paraná apresentaram um aumento no item bom e regular e queda no item ótimo e péssimo. O estado de Santa Catarina manteve uma regularidade nos itens regular e ruim e uma queda nos itens ótimo e elevação nos itens bom e péssimo. Rio Grande do Sul foi o estado que mais aumentou os itens regular, ruim e péssimo.

¹⁸ A CNT (Confederação Nacional do Transporte) é a entidade máxima de representação do setor de transporte e logística e tem como missão apoiar o desenvolvimento e atuar na defesa de seus interesses. Atualmente, a Confederação reúne 37 federações, cinco sindicatos nacionais e 18 associações nacionais. Isso representa 200 mil empresas de transporte e 1,9 milhão de caminhoneiros e taxistas. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/Paginas/conheca-a-cnt>>. Acesso: 16 out 2016

Tabela 3 – Classificação do estado geral das rodovias por região e unidade da Federação nos anos de 2005 e 2015 (km)

Região e Unidade da Federação	Extensão Total (km)											
	2005 / 2015											
	Ótimo		Bom		Regular		Ruim		Péssimo		Total	
	2005	2015	2005	2015	2005	2015	2005	2015	2005	2015	2005	2015
Sul	2.552	11.168	44.472	45.192	44.804	7.421	22.056	3.138	6611	910	114.495	17.829
Paraná	1.194	656	1.670	2.204	1.095	1.997	517	1.018	76	21	4.852	5.996
Santa Catarina	368	63	29	54	1.124	1.150	49	38	7	60	2.617	3.165
Rio Grande do Sul	990	249	2.273	2.034	2.585	4.274	990	1.582	188	529	7.026	8.668

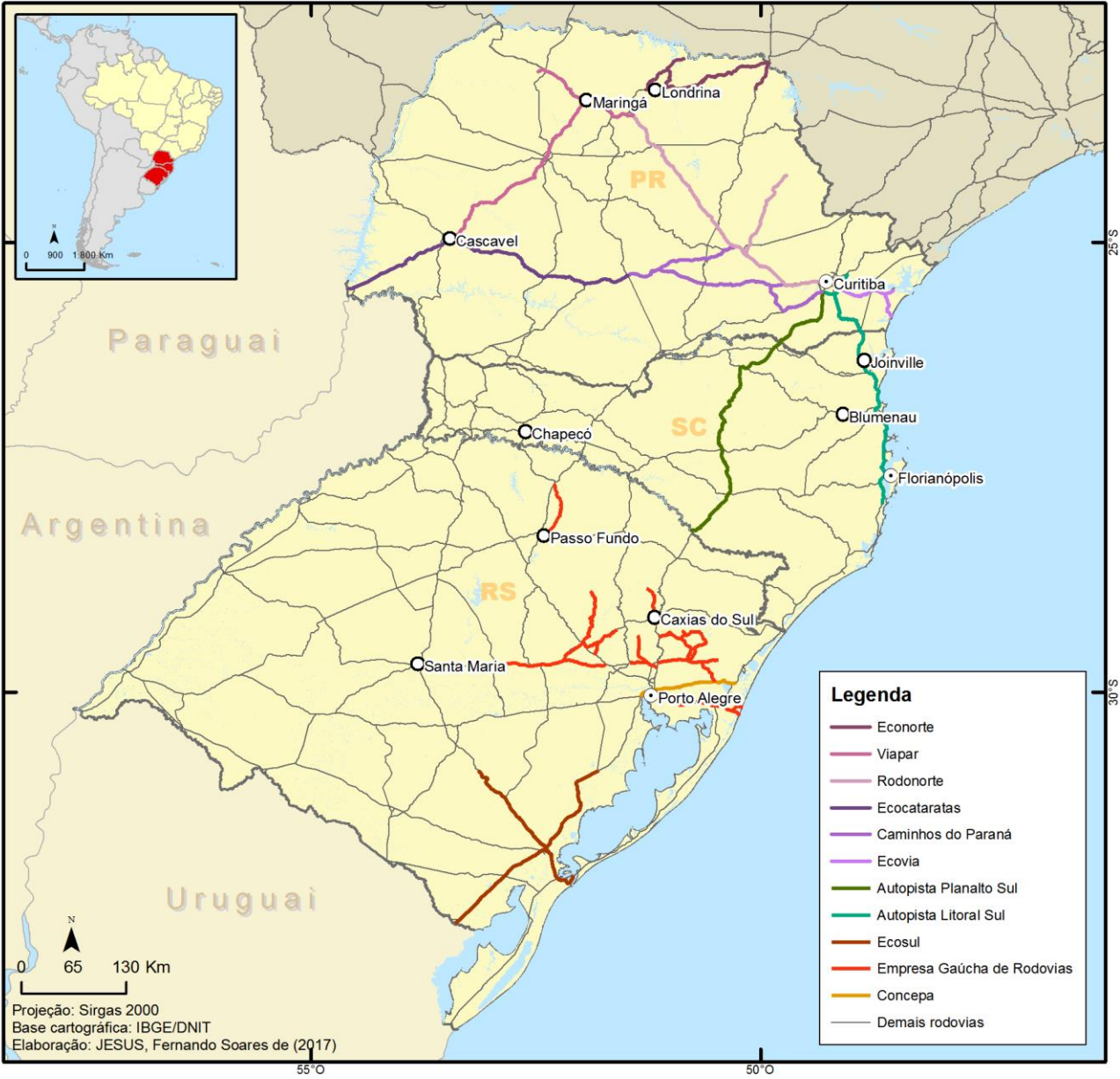
Fonte: Extraído de Confederação Nacional de Transportes (2016).

Não obstante os resultados insatisfatórios, as mudanças no mercado mundial com o aumento da concorrência têm forçado o Brasil a investir significativamente em sua infraestrutura para melhorar sua competitividade nas exportações.

Nesse sentido, as rodovias são de vital importância para o país, pois são nelas que circulam as mercadorias produzidas no país que são comercializadas no mercado interno e externo. Por isso, o Sul, da mesma que o restante do país, adotou a concessão de rodovias como forma de dinamizar sua economia, como demonstra o mapa 8.

Mapa 8 – Trechos rodoviários concessionados na Região Sul do Brasil

Trechos rodoviários concessionados na Região Sul do Brasil



Fonte: JESUS, 2017d.

Assim sendo, no próximo item serão analisadas as concessões de rodovias no Sul, iniciando por Santa Catarina.

4.3 As concessões de rodovias em Santa Catarina

Santa Catarina iniciou um novo processo de concessão de rodovias em 2008, no governo Presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Para a escolha da empresa vencedora foi utilizado o critério de menor valor da Tarifa Básica de Pedágio e o maior valor de outorga¹⁹. Além disso, a concessionária assumiria o compromisso de executar os serviços de recuperação, manutenção, monitoramento, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração do lote rodoviário concedido.

Assim, a empresa do grupo espanhol OHL, atual Arteris²⁰, foi vencedora da concessão dos segmentos referentes à BR 116/376/PR e 101/SC, trecho entre Curitiba e Florianópolis, com um total de 382,33 km, administrada pela holding Autopista Litoral Sul e a BR 116/PR/SC, trecho entre Curitiba e a divisa de SC/RS, com um total de 412,70 km, administrada pela holding Autopista Planalto Sul, como mostra a figura 7. O prazo de concessão é de 25 anos.

¹⁹ Valor ofertado para pagamento ao Poder Concedente.

²⁰ Em dezembro de 2012, o controle acionário da OHL Brasil foi transferido para a Albertis e Brookfield, passando a se chamar Arteris. A Albertis é uma empresa espanhola líder mundial no setor de autoestradas, administrando diretamente mais de 7.300 quilômetros de rodovias. A Brookfield infraestruturas é uma gestora de ativos que arrecada, investe e administra recursos para a empresa e para seus co-investidores, desenvolvendo e mantendo plataformas de operações nos setores imobiliário, de infraestrutura, agropecuário e florestal, serviços financeiros, entre outros.

Figura 7 – Rodovias concessionadas em Santa Catarina



Fonte: SÃO PAULO..., 2017, sem paginação.

O contrato de concessão prevê uma série de compromissos assumidos pela concessionária que deverão ser cumpridos de acordo com o Programa de Exploração Rodoviária, um documento colocado anexo ao contrato e que determina cada ação a ser realizada e dentro de qual prazo deve ser cumprida sob pena de receber, pelo não cumprimento, multas da ANTT.

Diante do exposto, demonstrou-se que tanto a concessionária Autopista Planalto Sul e a Autopista Litoral Sul têm efetuado melhorias na BR 116 e BR 101, respectivamente. No entanto, a insatisfação dos usuários se mostra muito maior em relação à Autopista Litoral Sul, demonstradas em reportagens tanto da televisão, quanto de jornais e revistas²¹.

²¹ Um exemplo de insatisfação é a obra do contorno viário da Grande Florianópolis que pretende acabar com os engarrafamentos nos trechos entre Palhoça e Biguaçu, municípios que compõe a área metropolitana da capital. A obra iniciada em 2014 segue lentamente. Todos os anos a Autopista Litoral Sul prorroga o término da obra, deixando cerca de 1 milhão de usuários que trafegam diariamente nesse trecho presos em engarrafamentos, gerando descontentamento.

O lucro da Arteris Brasil tem aumentado de forma sistemática apesar das dificuldades econômicas enfrentadas pelo Brasil recentemente.

O governo federal publicou em 2015 editais para realização dos estudos técnicos das concessões incluídas na nova fase do Programa de Investimento em Logística (PIL). Entre os projetos que iniciaram os trâmites para os futuros leilões, figuram trechos de três rodovias em Santa Catarina. O pregão das estradas, que terão pedágios, está previsto para 2016 e devem viabilizar R\$ 6,4 bilhões em investimentos. O Ministério dos Transportes autorizou estudos para BR-101 (entre a divisa com Rio Grande do Sul e Palhoça), BR-280 (entre o porto de São Francisco e Porto União) e o conjunto das BRs 470 (entre Navegantes e a divisa com Rio Grande do Sul) e 282 (do entroncamento com a BR-470 ao entroncamento com a BR-153). Será escolhido um dos estudos, que será remunerado, e durante o leilão vencerá a empresa que apresentar o menor valor de tarifa de pedágio.

Os processos de concessões em Santa Catarina sempre foram envoltos em muitas discussões e reclamações em relação à cobrança de pedágio no Estado. Porém, diante de estradas ruins e mal sinalizadas e um Estado sem condições financeiras para realizar as obras necessárias para uma infraestrutura que possa dar suporte a indústria catarinense, a alternativa das concessões é vista como importante para alavancar a economia brasileira e, consequentemente, a catarinense.

O quadro 31 apresenta os valores do pedágio da Autopista Planalto Sul. Este possuem valores superiores aos praticados na Autopista Litoral sul devido ao movimento de automóveis ser inferior ao da rodovia litorânea.

Quadro 31 – Tarifas Autopista Planalto Sul (R\$)

Categoria de Veículos	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	4,80
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão com rodagem dupla	2	9,60
3	Automóvel com semi-reboque, caminhonete com semi-reboque	3	7,20
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	14,40
5	Automóvel com reboque e caminhonete com reboque	4	9,60
6	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	4	19,20
7	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	5	24,00
8	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	6	28,80
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	2,40

Fonte: Extraído de Agência Nacional de Transportes Terrestres (2016).

Apesar de serem superiores, ainda assim, estão entre os menores praticados em território nacional.

O traçado da rodovia concessiona somando um total de cinco demonstrado no mapa 9 evidencia o fato da concessão acontecer no estado de Santa Catarina e do Paraná. Isto é possível por se tratar de uma concessão em rodovia federal.

Mapa 9 – Autopista Planalto Sul com localização das praças de pedágio



Fonte: JESUS, 2017f.

A localização das praças leva em consideração o fluxo de veículos no local, a ausência de estradas vicinais que possibilitem o desvio de automóveis para evitar o pagamento de pedágio, a distância entre as praças (Quadro 32) e as características do relevo. Este deve permitir um alargamento da estrada para a construção das praças de pedágio.

Quadro 32 – Localização referencial das praças de pedágio da Autopista Planalto Sul

Praças de pedágio
P-01: BR 116/PR – km 137,0;
P-02: BR 116/PR – km 205,0;
P-03: BR 116/SC – km 80,0;
P-04: BR 116/SC – km 152,0;
P-05: BR 116/SC – km 235,0.

Fonte: Extraído de Agência Nacional de Transportes Terrestres (2016).

A concessionária Autopista Litoral Sul também administra um trecho de rodovia que passa pelos estados de Santa Catarina e Paraná como demonstra o mapa 10. As praças de pedágio também somam um total de cinco como demonstra a figura. Contudo, a cobrança inicia na região metropolitana de Florianópolis, no município de Palhoça, no centro leste do estado. O Sul do estado foi excluído do processo licitatório porque o governo federal ainda estava efetuando obras de duplicação da BR 101 no período das chamadas públicas.

Mapa 10 – Autopista Litoral Sul com suas Praças de pedágio



Fonte: JESUS, 2017e.

Os preços dos pedágios praticados na Autopista Litoral Sul possuem valores que possibilitam a viagem tornar-se menos dispendiosa, como demonstra o quadro 33, sobretudo para os caminhões, que têm seu custo de transporte fortemente afetado pelos valores praticados em outros estados. Este é um fator de intensas reclamações dos usuários das rodovias que cobram tarifas elevadas, impactando no preço final das mercadorias que circulam por essas estradas.

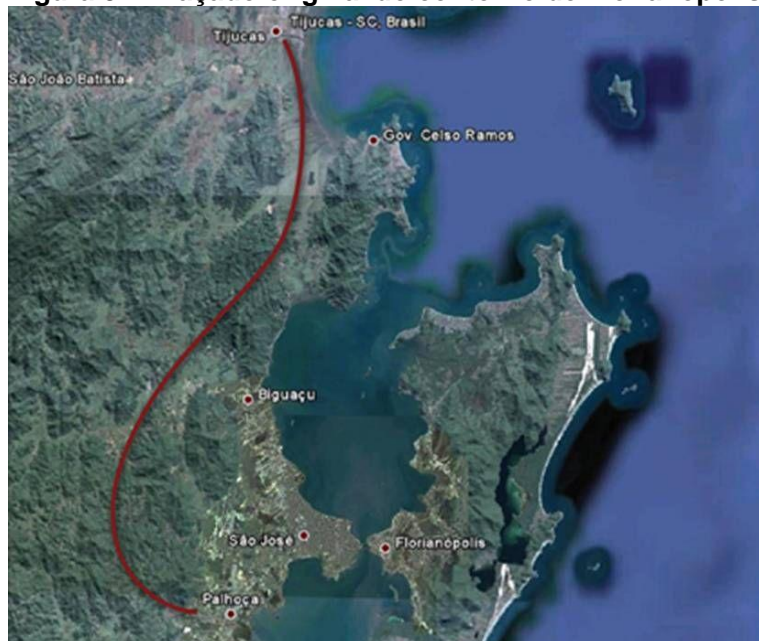
Quadro 33 – Tarifas de Pedágio Autopista Litoral Sul

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1	R\$ 2,30
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2	R\$ 4,60
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	Simples	1,5	R\$ 3,45
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	Dupla	3	R\$ 6,90
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2	R\$ 4,60
6	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	4	Dupla	4	R\$ 9,20
7	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	5	Dupla	5	R\$ 11,50
8	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	6	Dupla	6	R\$ 13,80
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas motorizadas	2	Simples	0,5	R\$ 1,15

Fonte: Extraído de Agência Nacional de Transportes Terrestres (2016).

Outro problema que já foi objeto de intensas discussões entre a concessionária Autopista Litoral Sul, a ANTT e os municípios limítrofes à BR 101, no trecho concessionado, foi a obra referente ao Contorno Rodoviário Metropolitano de Florianópolis. Este foi projetado pelo DNER (atual DNIT) entre os anos de 1995 e 2000 e deveria ser construído até 2012 pela Autopista Litoral Sul com o objetivo de desviar o trânsito excessivo na BR-101 que resulta em engarrafamentos. Seu traçado original possuía 75 quilômetros, iniciando em Tijucas na altura do Rio Inferninho, na divisa dos municípios de Tijucas e Biguaçu, até Palhoça na altura do km 222, conforme demonstrado na figura 8.

Figura 8 – Traçado original do contorno de Florianópolis



Fonte: FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SANTA CATARINA, [2011], sem paginação.

Ocorre que, ao realizar o Programa de exploração da Rodovia - PER, a empresa, com a anuência da ANTT, desprezou o traçado original elaborando um novo traçado com 47,33 km de extensão.

O novo traçado atenderá aos municípios de Governador Celso Ramos, Biguaçu, Antônio Carlos, São Pedro de Alcântara, São José, Santo Amaro da Imperatriz e Palhoça que, ao lado de Florianópolis, somam uma população de aproximadamente 990 mil habitantes, com uma densidade demográfica de 408,58 hab./km² (IBGE, 2016).

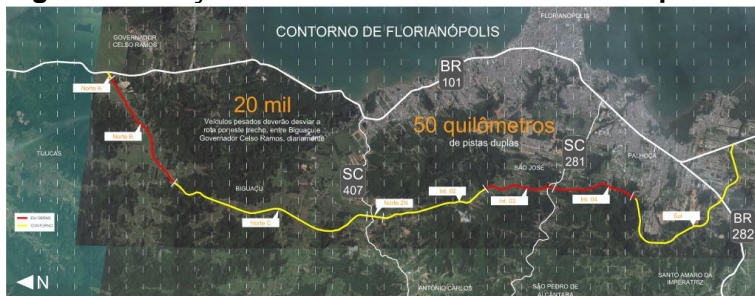
Como justificativa para a mudança, a concessionária usou o dispositivo, determinado em contrato, da necessidade de se manter o equilíbrio econômico financeiro. Além disso, na primeira Revisão Extraordinária do PER, aprovada pela Resolução nº 3.312, de 5 de novembro de 2009, a obra foi adiada para ser executada somente do 4º ao 7º ano da concessão, ou seja, até o fim de 2014, sem que a população fosse consultada ou mesmo os prefeitos dos municípios beneficiados pelo contorno.

Políticos de Santa Catarina, liderados pelo deputado federal Esperidião Amin (ex-governador do estado) entraram com um pedido de revisão do contorno no Tribunal de Contas da União (TCU) para que fosse analisada a necessidade de se manter o traçado original. O TCU, então, elaborou um relatório reiterando a posição dos políticos do estado da necessidade de se manter o traçado original.

Diante do relatório do TCU, foi efetuada uma reunião em novembro de 2011 com representantes da sociedade civil, políticos catarinenses, diretoria da ANTT e um representante da OHL Brasil (atual Arteris) no sentido de se resolver o impasse.

A ANTT, depois de muito defender o traçado definido pela concessionária, voltou atrás e reconheceu a manifestação política de representantes da sociedade catarinense, anunciando que trabalharia para tornar possível a implantação do traçado original.

Contudo, o traçado original não foi efetuado e um novo projeto alterou o contorno para 50 km de extensão como mostra a figura 9, ignorando o traçado inicial de 72 km. As obras começaram em maio de 2014 e seu traçado inicia no km 177,760 e termina no km 220 da BR 101 (ARTERIS, 2016).

Figura 9 – Traçado atual do contorno de Florianópolis

Fonte: ARTERIS S.A, 2016, sem paginação.

Ao ser finalizada, a obra terá 50 quilômetros de pista dupla, seis trevos, 22 passagens em desnível, três viadutos, 12 pontes e oito túneis.

Nesse sentido, a empresa fez inúmeras alterações nas previsões para o término da obra. A última proposta de alteração apresentada à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) colocou um novo prazo para 2019. A empresa justifica que as mudanças nos prazos estão diretamente ligadas aos entraves encontrados durante o processo burocrático de preparação da obra.

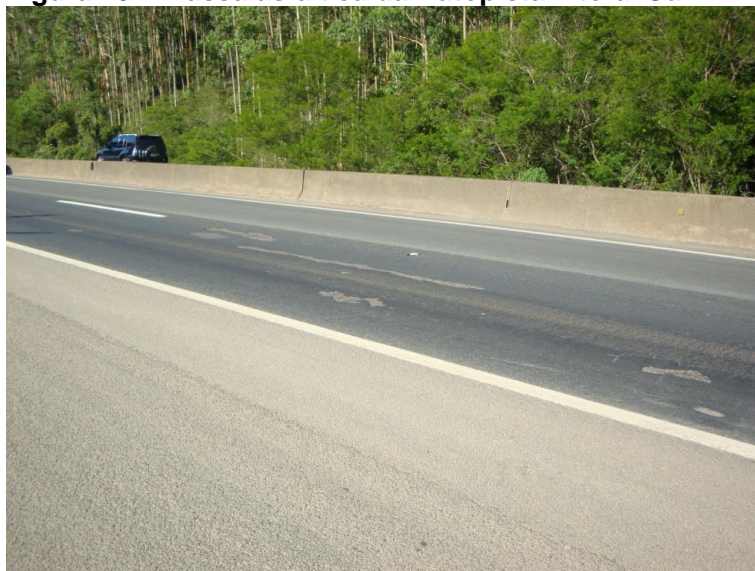
Segundo os diretores da concessionária existem quatro entraves principais responsáveis pelo atraso das obras. O primeiro e mais importante se refere às desapropriações. David Díaz, CEO da Arteris, holding que controla a Autopista Litoral Sul, afirma que somente 40% das liberações de área foram efetuadas. Ainda restam 60% que se encontram em negociação. Assim, um novo cronograma foi elaborado para a finalização da obra em 2019, prevendo todas as pendências de licenças e desapropriações. Os outros três entraves se referem a questões ambientais. Os dois primeiros ficam no trecho Norte, em Biguaçu, onde o IBAMA analisa uma alteração no pedido de licenciamento que previa um tipo de corte no morro existente no local e agora a concessionária apresentou uma proposta prevendo muros de contenção. O IBAMA ainda não aprovou essa mudança.

O outro entrave no trecho Norte de Biguaçu se refere à contestação judicial da Proactiva Meio Ambiente Brasil Ltda., que é responsável pelo aterro sanitário e atende os 23 municípios da Grande Florianópolis. Esta contesta a passagem do contorno em

seu entorno. Um novo estudo encaminhado para a justiça pela Autopista Litoral Sul propõe um afastamento do traçado em 150 metros permitindo à Proactiva usar a área por mais 20 anos. O quarto entrave se refere a uma alteração de traçado em Palhoça que foi feita recentemente. Essa alteração exige novas licenças ambientais. Além disso, nesse novo traçado, a prefeitura da cidade liberou a construção de um condomínio em uma das áreas por onde passará a obra, fazendo com que a concessionária enfrente dificuldades com as desapropriações (MARTINI, 2016).

Afora esses problemas, a Arteris, controladora da Autopista Litoral Sul e Planalto Sul, que possui concessões de rodovias na Espanha, seu país de origem e sede mundial, trata de modo diferente suas estradas. Prova disso é a diferença evidenciada entre o pavimento de suas concessões: a da Autopista Litoral Sul (trecho Palhoça – Curitiba) e da Autopista Accesos de Madrid (trechos R-5 Madrid-Navalcarnero e R-3 Madrid-Arganda). As figuras 10 e 11 revelam a diferenças na massa asfáltica da pista de rolamento dessa duas rodovias.

Figura 10 – Massa asfáltica da Autopista Litoral Sul



Fonte: Da autora, 2016.

Figura 11 - Massa asfáltica da Autopista Accesos de Madrid



Fonte: Da autora, 2016.

Podemos perceber o desgaste acentuado na massa asfáltica da Autopista Litoral Sul em oposição às perfeitas condições da massa asfáltica da Autopista Accesos de Madrid. Os preços praticados nas duas concessionárias são diferentes, contudo, a Autopista Accesos de Madrid apresenta valores menores que algumas concessões do Paraná, por exemplo.

Os preços do pedágio para carros de passeio da Autopista Accesos de Madrid variam de 1,05 € a 3,80 € (R\$3,61 e R\$ 13,05, respectivamente) e para caminhões os valores variam entre 1,50 € a 7,20 € (R\$ 5,15 e R\$ 47,40, respectivamente), enquanto que na Autopista Litoral Sul variam de R\$1,15 a R\$13,80.

No sentido de apresentarmos um parâmetro de valores podemos comparar o salário mínimo desses dois países. No Brasil é de R\$880,00(2016) e na Espanha é de 764,40 € (EUROSTAT, 2016). Em valores de outubro de 2016 equivale a R\$ 2.624,79, ou seja, o usuário espanhol apresenta melhores condições econômicas que o brasileiro. Segundo o IBGE, 72% da população brasileira recebe até dois salários mínimos. Isso equivale a R\$1760,00.

Além disso, a Autopista Litoral Sul recebeu a rodovia pronta para ser explorada enquanto que a Autopista Accesos de Madrid teve que construir toda a infraestrutura rodoviária. Outro fator de diferenciação é que o usuário da rodovia espanhola pode

optar em utilizar outra autoestrada cujo pedágio é inexistente, ou seja, ele tem duas opções de circulação.

Portanto, iniciar uma administração de concessão de rodovias no Brasil é um bom negócio, pois a empresa ganhadora da licitação, em sua maioria, e em Santa Catarina, não precisa investir vultosos valores na construção de toda a infraestrutura rodoviária, pois recebe esta pronta. Isso possibilita valores menores de pedágios, e ainda assim, grandes possibilidades de lucros, mesmo com todas as obras previstas no PRE.

Por isso, as reclamações dos valores elevados dos pedágios praticados no Rio Grande do Sul levou o Governo Estadual a não renovar os contratos com a maioria das concessionárias de rodovias que atuavam no Estado, fato que será discutido no próximo item.

4.4 As concessões de rodovias no Rio Grande do Sul

O Programa de concessões do Rio Grande do Sul abarcou rodovias federais, rodovias federais delegadas e rodovias estaduais, tendo como critério de escolha da concessionária a maior quilometragem de oferta de pagamento de outorga, da mesma forma que o estado do Paraná.

Contudo, desenvolveu um modelo diferenciado onde rotas convergem a um determinado polo comum. Os polos de concessão que se encontravam nas regiões mais desenvolvidas e com maior contingente populacional, deveriam ainda, suportar trechos que isoladamente seriam inviáveis economicamente, por insuficiência de tráfego.

A tabela 4 demonstra as estimativas de tráfego realizadas pelas concessionárias de rodovias do Rio Grande do Sul nas 5 praças de cobrança de pedágio de cada polo rodoviário. Assim, os polos de Caxias do Sul e o Metropolitano apresentam praças com uma maior porcentagem de faturamento que é diretamente proporcional ao volume de tráfego individualmente percebido pelas mesmas.

Tabela 4 – Distribuição do Volume Diário Médio (VDM) por praça de pedágio: Estimativas de tráfego

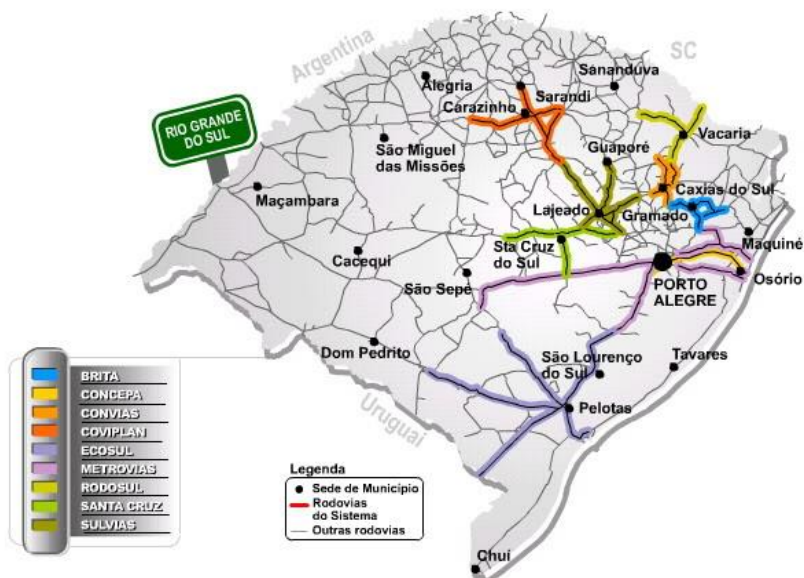
POLO RODOVIÁRIO	PRAÇA 1	PRAÇA 2	PRAÇA 3	PRAÇA 4	PRAÇA 5
Vacaria	37%	39%	24%	-	-
Santa Cruz do Sul	31%	24%	44%	-	-
Metropolitano	28%	14%	28%	30%	-
Lajeado	14%	9%	25%	31%	21%
Gramado	48%	16%	36%	-	-
Caxias do Sul	15%	14%	5%	66%	-
Carazinho	13%	28%	26%	34%	-

Fonte: AGENCIA ESTADUAL DE REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DO RIO GRANDE DO SUL, [2014], sem paginação.

Para que o processo de concessão fosse viabilizado o estado do Rio Grande do Sul criou em 1994 a Lei Estadual de Concessões (nº 10.086/94) que trata da concessão e permissão de prestação de serviços públicos. Também foi a primeira unidade da Federação a criar uma agência reguladora, a Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Rio Grande do Sul – AGERGS, autarquia com autonomia financeira, funcional e administrativa criada em 1997.

Os lotes de rodovias demonstrados na figura 12 foram concedidos para exploração em um período de 15 anos.

Figura 12 – Rodovias concessionadas no Rio Grande do Sul



Fonte: DEPARTAMENTO AUTÔNOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO RIO GRANDE DO SUL, [2016], sem paginação.

Assim sendo, os lotes foram distribuídos entre as seguintes concessionárias: Brita Rodovias S/A que administrava trechos da ERS-115 Gramado - Taquara; de Nova Petrópolis - Gramado (ERS-235); Gramado - Canela (ERS-235); Canela - São Francisco de Paula (ERS-235); Canela - Caracol (ERS-466); São Francisco de Paula - Três Coroas (ERS-020); CONCEPA que ainda administra trechos do Km 0 ao Km 112 da BR-290 e Km 291 ao Km 299,9 da BR-116; Convias, que administrava trechos de Caxias do Sul - Campestre da Serra, Caxias do Sul - Nova Petrópolis, Caxias do Sul - Antônio Prado, Caxias do Sul - Nova Milano; COVIPLAN que administrava trechos da BR 386 Carazinho - Arroio Tatim, BR 386 Carazinho - Sarandi, BR 285 Carazinho - Passo Fundo, BR 285 Carazinho - Santa Bárbara do Sul e RSC 153 Tio Hugo - Passo Fundo; ECOSUL que também ainda administra trechos da BR-293 Camaquã-Pelotas Pelotas-Jaguarão Rio Grande-Pelotas Pelotas-Santana da Boa Vista Pelotas-Bagé Acesso as Molhes; METROVIAS que administrava trechos de Guaíba – Camaquã, Eldorado do Sul - Pântano

Grande, Pântano Grande - Entr BR 153 e Entr. BR 290 - Entr BR 392, Gravataí – Osório, Viamão – Pinhal, Entr. RS 040 – Cidreira, Entr RS239 - Entr RS03; RODOSUL que administrava trechos de Santa Cruz RSC 287 e BR 471 RSC 287 Tabai km 28 a Sta Cruz do Sul km 105; RSC 287 Sta Cruz do Sul km 105 a Paraíso do Sul km 177,160 e BR 471 Sta Cruz do Sul km 120,570 a Pântano Grande km 179,280; SULVIAS BR 386; RS 130; RS 129; RSC 453; RS 128, Lajeado - Arroio Tatim, Estrela - RSC 287 Lajeado – Guaporé, Estrela – Garibaldi, Lajeado - Venâncio Aires, Entr. BR 386 - Entr. RSC 453.

Nos trechos concedidos, as concessionárias deveriam efetuar obras de restauração, de conservação, da mesma forma que operar a rodovia e prestar serviços aos usuários.

Isso foi possível devido à portaria n.º 34.954, de 26 de março de 1991, que

designou uma comissão de técnicos com o fim específico de realizar amplos estudos para avaliar a viabilidade de instalação de praças de pedágio no Estado. Concluídos os trabalhos, a referida comissão apontou os pontos de instalação das praças de pedágios, em quatro segmentos da malha rodoviária, os quais denominou "Rotas de Pedágio", e que foram: Rota do Litoral, Rota do Turismo, Rota da Serra e Rota da Produção Após as alterações que se fizeram necessárias, finalmente concretizou-se a iniciativa pioneira de implantação de praças de pedágio, com o do desenvolvimento do "Programa de Pedágios sob Administração Direta", e através do Decreto n.º 34.417, de 24 de julho de 1992, foi instituída a praça de Passo Fundo, localizado na RS/135, município de Coxilha, na região do Planalto Médio do Estado. Em 17 de fevereiro de 1994, através do Decreto n.º 35.112, foram instituídos os pedágios nos municípios de Campo Bom, na rodovia RS/239 e o de Portão, na rodovia RS/240, ambos na região metropolitana da Grande Porto Alegre. Gerenciado pelo DAER, e com a efetiva participação de entidades representativas

das comunidades na aplicação das receitas, solidificou-se a credibilidade no sistema, uma vez que foi assegurado aos usuários, o retorno dos valores pagos, através da realização de obras rodoviárias e da disponibilização de serviços de apoio, conforto e segurança que são encontrados nos Serviços de Atendimento aos Usuários - SAU's, existentes junto às praças de pedágio. Em consonância com os anseios das populações lindeiras, os valores arrecadados foram utilizados em melhorias das vias (pontes, viadutos, anéis viários, retornos e duplicação das vias). Obras voltadas para as comunidades como ciclovias, retornos semaforizados, vias laterais e drenagens, tem sido também objeto do empenho de recursos obtidos através da cobrança nas praças de pedágio. (DEPARTAMENTO, 1991, p.27)

Nesse contexto, antes da concessão a iniciativa privada, o Departamento de Estradas e Rodagens do Rio Grande do Sul – DAERS – já cobrava pedágio dos usuários das estradas gaúchas. Com isso, instaurar um processo licitatório para a concessão de rodovias à iniciativa privada encontrou menos resistência.

Contudo, a licitação não colocou como prioridade entregar a administração da rodovia para a empresa que apresentasse a menor tarifa como aconteceu nos processo a partir do governo Lula/Dilma. Esse fato gerou tarifas elevadas, o que resultou em descontentamento da população.

Desse modo, o governador do Rio Grande do Sul, Tarso Genro, não renovou os contratos de concessões de rodovias do Estado que venceram em 2013. Segundo o governador, a decisão de por fim aos contratos aconteceu devido aos elevados pedágios cobrados dos usuários e à falta de obras de expansão e duplicação das rodovias.

As rodovias que haviam sido delegadas ao Estado, foram devolvidas à União e as rodovias estaduais estão sendo administradas pela recém-criada Empresa Gaúcha de Rodovias (EGR), estatal que reduziu a maior parte dos pedágios em 30%.

A EGR é uma empresa pública criada para administrar as estradas com pedágio pertencentes ao Estado do Rio Grande do Sul. Ela contrata empresas para o trabalho de arrecadação, manutenção, conservação, pintura e ampliação das rodovias.

Com o fim dos contratos de concessão das estradas gaúchas, o Governo seguiu o modelo de pedágios públicos e comunitários implantados pelo DAER. Essas praças são administradas com a participação da comunidade através dos Corepes²² e têm os custos dos pedágios reduzidos. Os valores dos pedágios de Portão, Campo Bom e Coxilha permanecem os mesmos. Os demais tiveram uma redução de 30%. A EGR conserva, sinaliza e recupera as rodovias. As rodovias federais voltaram a ser administradas pelo Governo Federal. O quadro 34 compara os preços de pedágio praticados pelas concessionárias privadas e pela EGR.

²² Os Conselhos Comunitários das Regiões das Rodovias Pedagiadas (Corepes) são os órgãos responsáveis por apontar as prioridades das regiões onde estão localizados os pedágios administrados pela Empresa Gaúcha de Rodovias (EGR). Há um Corepe para cada praça de pedágio administrada pela EGR, e alguns Corepes são responsáveis por mais de uma região. As reuniões dos Corepes servem para que as demandas das comunidades que estão diretamente ligadas às rodovias administradas pela EGR sejam apresentadas e também para que as prioridades de cada comunidade sejam escolhidas. É com base nas prioridades apontadas pelos Corepes que a EGR emprega os valores arrecadados nas praças de pedágio. É importante lembrar que a quantia recolhida em cada pedágio é empregada em melhorias da própria rodovia onde a praça está localizada. O dinheiro arrecadado na região permanece na região. Cada Corepe é composto por 32 membros, entre titulares e suplentes. Entre os membros, estão representantes da sociedade civil e do poder público. Nos Corepes, estão representados os moradores das regiões, os maiores sindicatos, os Conselhos Regionais de Desenvolvimento (Coredes), além da indústria e do comércio. Os prefeitos e vereadores dos municípios por onde passam as rodovias também têm voz, assim como o governo do Estado e a própria EGR. Os Corepes reúnem-se pelo menos quatro vezes por ano. Os conselheiros tomaram posse em novembro de 2013. Há 8 Corepes em atividade.(EGR, 2015)

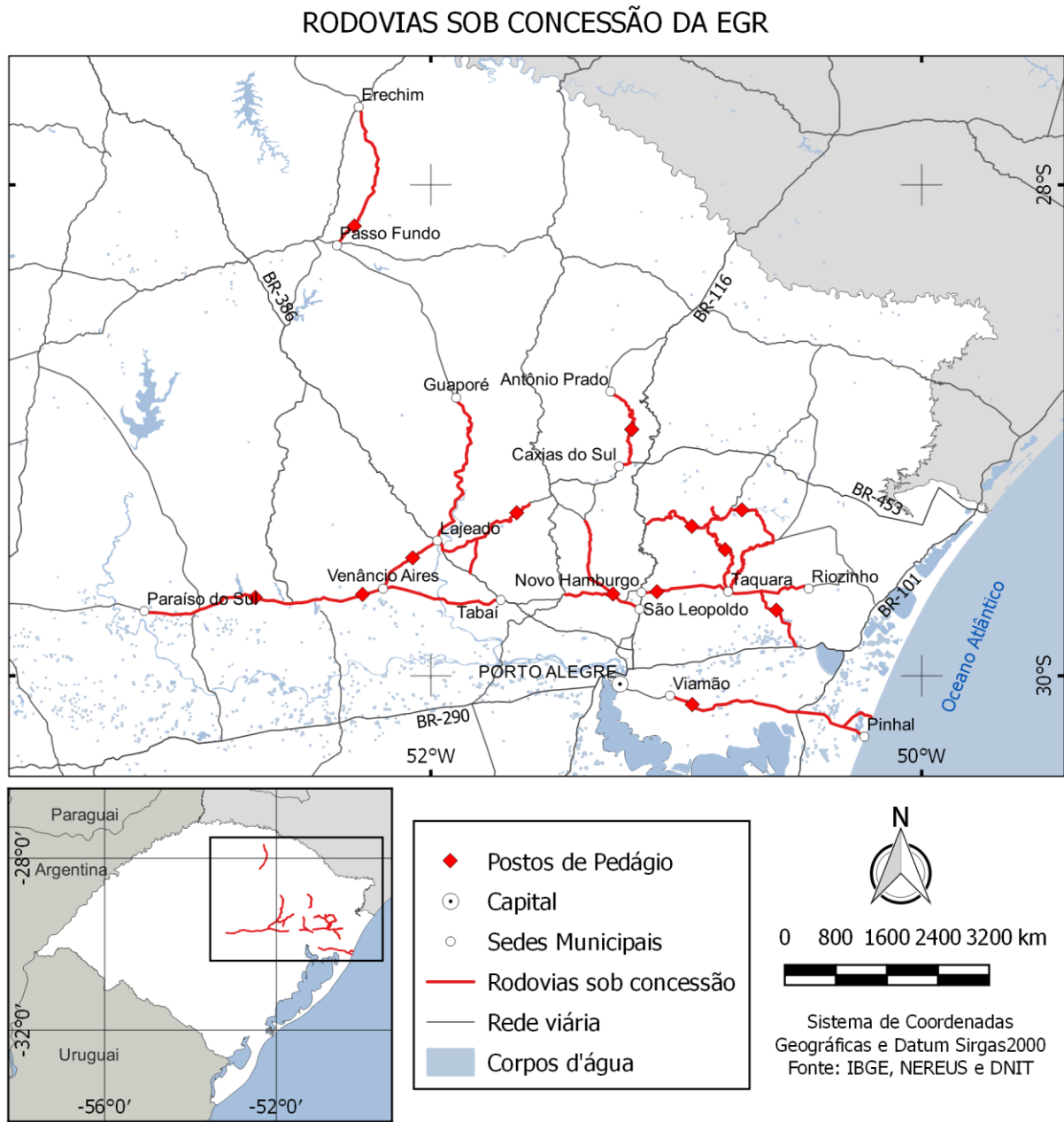
Quadro 34 – Valores do pedágio das concessionárias gaúchas para veículos de passeio

Praças	Valores cobrados pelas concessionárias	Valores cobrados pela EGR	Sentido
Gramado	R\$ 7,90	R\$ 5,90	Bidirecional
Demais Praças	R\$ 7,00	R\$ 5,20	Bidirecional
Coxilha		R\$ 3,60	
Campo Bom		R\$ 2,40	Bidirecional
Portão		R\$ 4,80	

Fonte: Extraído de Empresa Gaúcha de Rodovias (2016).

No mapa 11 encontramos as rodovias administradas atualmente pela EGR. São elas: ERS-135 que liga os municípios de Passo Fundo e Jacutinga; a ERS-239 que liga o município de Portão à localidade de Barra do Ouro, no município de Maquiné; a ERS-122 que percorre os municípios de Bom Princípio, São Vendelino, Farroupilha, Caxias do Sul, Flores da Cunha, Antônio Prado e Ipê; a ERS-240 que liga os municípios de Vila Scharlau a Montenegro; a ERS-130 / ERS-129 que cruzam os municípios de Porto Mariante, Monte Negro, Cruzeiro do Sul, Venâncio Aires, Santa Clara e Lajeado; a RSC-453 que cruza os municípios de Garibaldi, Farroupilha, Caxias do Sul e Lajeado que pertence à Rota do Sol que é o principal acesso de Caxias do Sul ao Litoral Norte; a RSC-287 que passa pelos municípios de Triunfo, Arroio Gil, Tabaí, Taquari, Bom Retiro do Sul, Venâncio Aires, Vila Mariante, Passo do Sobrado, Santa Cruz do Sul, Vera Cruz, Arroio Plumbs, Faxinal de Dentro, Vale do Sol, Candelária, Novo Cabrais, Paraíso do Sul, Agudo, Restinga Sêca, Santa Maria, São Pedro do Sul, São Vicente do Sul, Jaguarí, Santiago e Unistalda; a ERS-784 que liga a ERS-040 à Cidreira; a ERS-020 que liga as cidades de São Francisco de Paula e Taquara; a ERS-466 situada entre Canela e o Parque do Caracol; a ERS-235 que liga São Francisco de Paula a Nova Petrópolis; a ERS-115 que liga os municípios de Taquara e Gramado; a ERS-474 que liga a BR-290 à ERS-239; e a ERS-040 que liga as cidades de Viamão e Pinhal, no Litoral.

Mapa 11 – Rodovias sob concessão da EGR



Fonte: JESUS, 2016b.

Somente as concessionárias Ecosul (BR-116 BR-392, trechos concedidos: Camaquã-Pelotas Pelotas-Jaguarão Rio Grande-Pelotas Pelotas-Santana da Boa Vista) e Concepa (BR-290 e BR-116, ligam Osório a Porto Alegre) permanecem administrando as rodovias gaúchas.

A Empresa Concessionária de Rodovias do Sul S/A – ECOSUL é controlada pela Ecorodovias Infraestrutura e Logística S/A e Grant Concessões e Participações Ltda e administra 457,3 Km de rodovias. Seu contrato permanece em vigência desde 1998 com término previsto para 2026, somando um total de 28 anos de concessão.

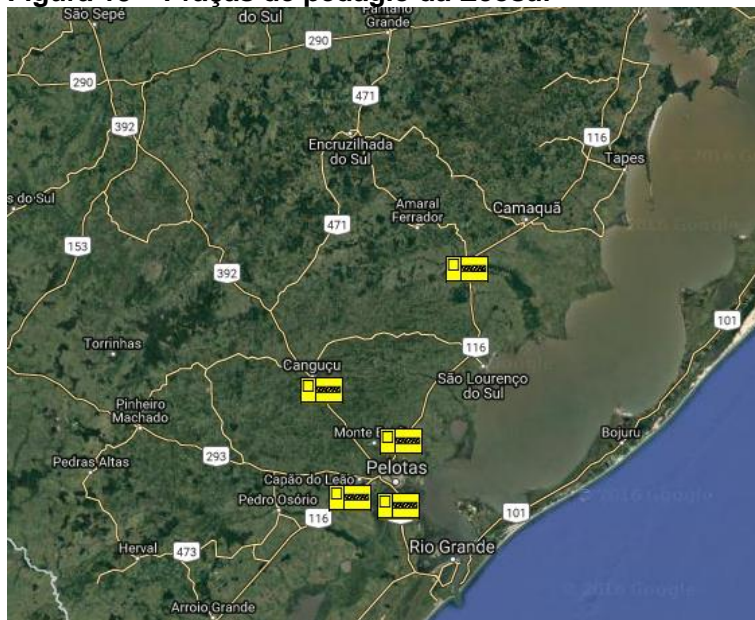
O mapa 12 demonstra a localização da concessão da Ecosul.

Mapa 12 – Rodovias administradas pela Ecosul**Trechos sob concessão da Ecosul**

Fonte: JESUS, 2017c.

A figura 13 evidencia a localização das praças de pedágio administradas pela Ecosul.

Figura 13 – Praças de pedágio da Ecosul



Fonte: AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES, 2016, sem paginação.

O quadro 35 demonstra as tarifas de pedágio cobradas pela Ecosul.

Quadro 35 – Tarifas de pedágio da Ecosul

BR 116, BR 392 e BR 293 - Trecho: Polo Rodoviário de Pelotas/RS				
Categoria de Veículos	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Valores a serem Praticados (R\$)
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	9,70
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	19,30
3	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	Dupla	29,00
4	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	4	Dupla	38,60
5	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	5	Dupla	48,30
6	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	6	Dupla	57,90
7	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	Simples	14,50
8	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	19,30
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas a motor	2	Simples	6,30

Fonte: Extraído de ECOSUL (2016).

A empresa Concessionária da Rodovia Osório-Porto Alegre S/A - CONCEPA – é controlada pela Triunfo Participações e Investimentos e administra 121 Km de rodovias. Seu contrato permanece vigente desde 1997. Como a concessão é de 20 anos, o término do contrato será em 2017. A figura 14 demonstra a localização da concessão da CONCEPA.

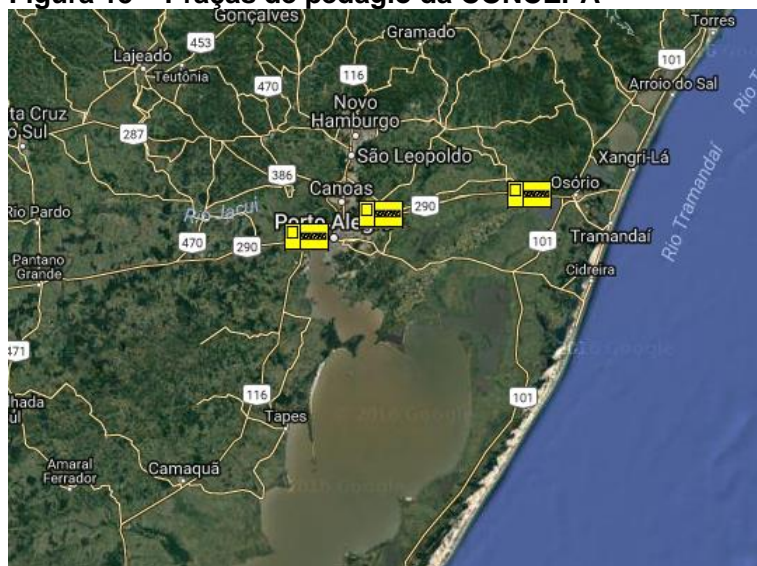
Figura 14 – Rodovias administradas pela CONCEPA



Fonte: AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES, 2016, sem paginação.

A figura 15 evidencia a localização das praças de pedágio administradas pela CONCEPA, somando um total de três.

Figura 15 – Praças de pedágio da CONCEPA



Fonte: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES, 2016, sem paginação.

O quadro 36 demonstra as tarifas de pedágio cobradas pela CONCEPA.

Quadro 36 – Tarifas de pedágio da CONCEPA (R\$)

Praças de Santo Antonio da Patrulha (P1) e Eldorado do Sul (P3)					
Categoria de Veículos	Tipo de Veiculo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1	13,80
2	Caminhão leve, ônibus, Caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2	27,60
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	Simples	1,5	20,70
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	Dupla	3	41,40
5	Automóvel e caminhonete com Reboque	4	Simples	2	27,60
6	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	4	Dupla	4	55,20
7	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	5	Dupla	5	69,00
8	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	6	Dupla	6	82,80
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas a motor	2	Simples	0,5	6,90
Praça de Gravataí (P2)					
Categoria de Veículos	Tipo de Veiculo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1	R\$ 6,90
2	Caminhão leve, ônibus, Caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2	R\$ 13,80
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	Simples	1,5	R\$ 10,35
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	Dupla	3	R\$ 20,70
5	Automóvel e caminhonete com Reboque	4	Simples	2	R\$ 13,80
6	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	4	Dupla	4	R\$ 27,60
7	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	5	Dupla	5	R\$ 34,60
8	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	6	Dupla	6	R\$ 41,40
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas a motor	2	Simples	0,5	R\$3,45

Fonte: Extraído de Agencia Nacional de Transportes Terrestres, 2016.

Tanto a concessionária Ecosul como a concessionária Concepa administram rodovias federais, portanto, estão sob a fiscalização da ANTT. Como são do período do governo FHC, têm como característica a cobrança de pedágios elevados que vão de R\$9,70 à R\$ 57,90 na ECOSUL e de R\$12,60 à R\$75,60 na CONCEPA. Os usuários reclamam dos preços elevados, sobretudo dos preços da Ecosul que mantém rodovias de pista simples. As reclamações dos preços dos pedágios são recorrentes nos noticiários.

Nesse contexto, a Revista Transvias, conhecida entre as empresas de transporte rodoviário, afirma:

Além de ser em grande parte pouco eficiente, a malha rodoviária brasileira também é conhecida pelos seus elevados pedágios, principalmente em trechos administrados pela iniciativa privada. Mesmo que nessas estradas concedidas – sobretudo nas regiões Sul e Sudeste do Brasil – o motorista possa encontrar as melhores pistas para trafegar, o valor pago para utilizá-las não condiz com a realidade econômica do brasileiro, que tanto depende deste modal. (REVISTA TRANSVIAS, 2013, sem paginação).

Outra concessão que começa a receber críticas depois de 3 anos de vigência é a EGR:

Dados disponíveis no site da Empresa Gaúcha de Rodovias (EGR) apontam que a estatal arrecadou, entre julho de 2013 (quando assumiu o serviço) e dezembro de 2015, R\$ 55.636.878,25 na praça de pedágio de Venâncio Aires localizada no quilômetro 86,8 da RSC-287, em Vila Arlindo. Deste total, conforme os relatórios publicados na internet, R\$ 51.761.910,62 foram destinados para pagamentos e obras no trecho, como recuperação e manutenção do pavimento, sinalização, reparos, conservação e limpeza. O percentual de investimento em relação à entrada de verbas no caixa chega a 93%, mas não tem sido suficiente para garantir boas condições na rodovia, constantemente

alvo de críticas de usuários.
(DICKOW, 2016, sem paginação).

O presidente do Conselho Comunitário das Regiões de Rodovias Pedagiadas (Corepe) Trecho 8, Luciano Naue, acusa as cúpulas da EGR e do Governo do Estado de estarem 'armando' para 'entregar' as concessões à iniciativa privada. Ele afirma que tramitam na Assembleia Legislativa projetos de autoria do Executivo que têm como finalidade o enfraquecimento dos conselhos comunitários e o repasse dos pedágios para iniciativa privada. Seu receio é que os preços dos pedágios dobrem de valor.

Nessa perspectiva, o Presidente da Comissão de Assuntos Municipais da Assembleia Legislativa, Deputado Marcelo Moraes, entregou um ofício para a Procuradoria Geral de Justiça solicitando providências quanto ao estado de conservação da RSC 287, especialmente no trecho entre a localidade de Mariante, no Município de Venâncio Aires e Santa Cruz do Sul. A responsabilidade sobre a conservação da rodovia é da Empresa Gaúcha de Rodovias – EGR. O Deputado afirma que além da restauração da rodovia não ter sido finalizada, apresenta deformidades na parte restaurada, como buracos e ondulações. Acredita que está havendo o mau uso do dinheiro público, com a utilização de material de baixa qualidade na pavimentação e uma fiscalização ineficiente da EGR.

É preciso ressaltar que o Rio Grande do Sul enfrenta uma grave crise financeira. Não consegue mais pagar os salários do funcionalismo em dia e é obrigado a empurrar as contas para os meses seguintes. O estado vem atrasando sistematicamente o pagamento do salário dos servidores, dividindo-o em três parcelas. Sua dívida pública está em torno de R\$ 61 bilhões, segundo o economista Liderau Marques Junior, da Fundação de Economia e Estatística (FEE).

Ademais, o fraco desempenho da economia no país também contribuiu para prejudicar as finanças gaúchas, agravando ainda mais a crise. Com as empresas indo mal, o estado passou a recolher menos Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), resultando na queda de uma de suas principais fontes de receita.

Isso, indubitavelmente, refletiu na perda de qualidade dos serviços efetuados pela EGR. Outro ponto a se considerar é que parte do dinheiro arrecadado com os pedágios pode ter sido usada

para cobrir dívidas do Estado. Isso já aconteceu no passado com outras concessões administradas pelos governos estaduais. Todavia, ainda não é possível fazer tal afirmação. É preciso que a EGR não deixe dúvidas sobre suas receitas e despesas.

Apesar de todos esses problemas, os maiores valores de tarifas de pedágio do Sul se encontram no estado do Paraná, o que eleva o valor da carga transportada no estado e será discutido no próximo item.

4.5 As concessões de rodovias no Paraná

O Programa de concessões do Paraná é caracterizado pela existência de um Anel de Integração que liga as principais cidades paranaenses (Ponta Grossa, Londrina, Maringá, Cascavel e Guarapuava) à capital paranaense e ao Porto de Paranaguá. O Programa engloba rodovias federais e rodovias estaduais.

Nesse contexto, a concessionária vencedora de cada lote foi aquela que ofertou a maior extensão de segmentos contíguos às rodovias principais para serem recuperados e conservados durante o período da concessão.

Assim sendo, seis lotes foram concedidos pelo prazo de 24 anos a partir de 1997 para a exploração de rodovias, mediante a cobrança de pedágio e a prestação de serviços de recuperação, melhoramentos, conservação, manutenção e aumento de capacidade, bem como, prestação de serviços aos usuários de rodovias. (ANTT)

Dessa forma, foram concedidos à iniciativa privada 2.505,2 km de rodovias, subdivididas em trechos agrupados em seis lotes, conforme demonstram os quadros 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47 e 48.

Quadro 37 – Rodovias administradas pela ECONORTE

Rodovia	Trecho	Extensão (km)
Lote 1 – ECONORTE		
PR 323	Divisa PR/SP (Porto Charles Nauffal) - Entr. PR 445/545 (Warta)	62,0
PR 445	Entr. BR 369 (Londrina) - Entr. PR 323 (Warta)	14,0
BR 369	Entr. BR 153 (Divisa SP/PR) - Entr. PR 862 (entr. de Contorno Norte de Ibiporã) (A)	158,1
BR 369	Entr. PR 862 (entr. de Contorno Norte de Ibiporã) (B) - Acesso Oeste a Cambé	
BR 153	Ponte Rio Paranapanema - Entr. PR 092	51,6
PR 090	Entr. BR 369 - Trevo de acesso ao Município de Assaí	14,3
PR 862	Contorno Norte de Ibiporã	12,65
	Total Lote 01	312,7

Fonte: Extraído de Departamento de Estradas e Rodagens (PARANÁ, 2016).

Quadro 38 – Rodovias administradas pela Viapar

Rodovia	Trecho	Extensão (km)
Lote 2 – Viapar		
BR 158	Entr. PR 317/465(B) - início do Contorno de Campo Mourão	11,2
BR 158	início do Contorno de Campo Mourão - Entr. BR 369	17,5
BR 369	Entr. BR 158 - final do Contorno de Campo Mourão	3,4
BR 369	final do Contorno de Campo Mourão - Entr. BR 277/467 (Cascavel)	165,5
BR 369	Acesso Oeste a Cambé - Entr. BR 376(B) (Jandaia do Sul)	61,0
PR 444	Entr. BR 369/PR 218 (Arapongas) - Entr. BR 376/PR 448 (Mandaguari)	39,1
BR 376	P/Paranavaí - Entr. BR 369(A) /466(A) (Jandaia do Sul)	114,6
PR 317	Entr. BR 376(B) - Entr. PRT 158(A) /PR 465 (Peabiru)	71,9
	Total Lote 02	484,2

Fonte: Extraído de Departamento de Estradas e Rodagens (PARANÁ, 2016).

Quadro 39 – Rodovias administradas pela Ecocataratas

Rodovia	Trecho	Extensão (km)
Lote 3 – Ecocataratas		
BR 277	Entr. BR 369/467 (Cascavel) - Fronteira Brasil/Paraguai (Ponte da Amizade)	145,8
BR 277	Entr. BR 466 (P/ Guarapuava) - Entr. BR 369/467 (Cascavel)	241,3
	Total Lote 03	387,1

Fonte: Extraído de Departamento de Estradas e Rodagens (PARANÁ, 2016).

Quadro 40 – Rodovias administradas pela Caminhos do Paraná

Rodovia	Trecho	Extensão (km)
Lote 4 - Caminhos do Paraná		
BR 277	Entr. BR 376(B) /PR 428 (São Luís do Purunã) - Entr. BR 466 (P/ Guarapuava)	203,5
BR 373	Entr. BR 376(B) (Caetano) - Entr. BR 277(A) /PR 452 (Relógio)	101,5
BR 476	Fim da pista dupla em Araucária - 500 m após Entr. PR 427 (final taper viaduto sobre PR 427 a executar na Lapa)	43,0
PR 427	Entr. BR 277 (Porto Amazonas) - Entr. BR 476 (Lapa)	40,8
	Total Lote 04	388,8

Fonte: Extraído de Departamento de Estradas e Rodagens (PARANÁ, 2016).

Quadro 41 – Rodovias administradas pela Rodonorte

Rodovia	Trecho	Extensão (km)
Lote 5 – Rodonorte		
BR 376	Entr. BR 369(B) /466(B) (Apucarana) - Entr. BR 277(A)/PR 428 (São Luís do Purunã)	320,4
BR 376	Acesso: Entr. BR 376 (Contorno Sul) - Entr. BR 369 (Apucarana - acesso leste)	7,0
BR 277	Final do Trecho Municipal - Entr. BR 376(B)/PR 428 (São Luís do Purunã)	46,3
PR 151	Entr. PR 092(B) (Jaguariaíva) - Entr. BR 373	106,0
BR 373	Entr. BR 487(A)/PR 151 (Ponta Grossa) - Entr. BR 376(A) (coincidente com a PR 151)	7,8
	Total Lote 05	487,5

Fonte: Extraído de Departamento de Estradas e Rodagens (PARANÁ, 2016).

Quadro 42 – Rodovias administradas pela Ecovia

Rodovia	Trecho	Extensão (km)
Lote 6 – Ecovia		
PR 407	Entr. BR 277 - Entr. PR 412 (Praia de Leste)	19,0
PR 508	Entr. BR 277 (Alexandra) - Entr. PR 412 (Matinhos)	32,0
BR 277	Ponte sobre o Rio Emboguaçu - Entr. BR 116/476 (Curitiba)	84,2
BR 277	Acesso: Entr. BR 277 - P/ Paranaguá	1,5
	Total Lote 06	136,7

Fonte: Extraído de Departamento de Estradas e Rodagens (PARANÁ, 2016).

Quadro 43 – Rodovia administrada pela ECONORTE

Rodovia	Trecho	Extensão (km)
Lote 1 – ECONORTE		
PR 090	Entr. BR 369 (Ibiporã) - Entr. PR 323 (Sertanópolis)	29,77
	Total Lote 01	29,77

Fonte: Extraído de Departamento de Estradas e Rodagens (PARANÁ, 2016).

Quadro 44 – Rodovia administrada pela Viapar

Rodovia	Trecho	Extensão (km)
Lote 2 – Viapar		
BR 376	Entr. PR 182(A) / PR 569 (Nova Londrina) - Entr. PR 466 (P/ Paranaíba)	70,90
	Total Lote 02	70,90

Fonte: Extraído de Departamento de Estradas e Rodagens (PARANÁ, 2016).

Quadro 45 - Rodovias administradas pela Ecocataratas

Rodovia	Trecho	Extensão (km)
Lote 3 – Ecocataratas		
PR 180	Entr. BR 277 (Cascavel) – Juvinópolis	37,03
PR 874	Santa Terezinha de Itaipú - Terminal Turístico	13,59
PR 474	Entr. BR 277 - Campo Bonito	7,64
PR 590	Entr. BR 277 – Ramilândia	13,58
	Total Lote 03	71,84

Fonte: Extraído de Departamento de Estradas e Rodagens (PARANÁ, 2016).

Quadro 46 – Rodovia administrada pela Caminhos do Paraná

Rodovia	Trecho	Extensão (km)
Lote 4 - Caminhos do Paraná		
PR 438	Entr. BR 277 (Irati) - Teixeira Soares	17,10
	Total Lote 04	17,10

Fonte: Extraído de Departamento de Estradas e Rodagens (PARANÁ, 2016).

Quadro 47 – Rodovias administradas pela Rodonorte

Rodovia	Trecho	Extensão (km)
Lote 5 – Rodonorte		
PR 092	Entr. PR 151(A) - Entr. PR 151(B) (Jaguariaíva)	7,20
PR 151	Entr. PR 239(A) (Sengés) - Entr. PR 092(A)	33,12
PR 239	Divisa PR/SP (Rio Itararé) - Entr. PR 151 (Sengés)	12,29
PR 813	Entr. BR 376 – Furnas	1,30
PR 340	Ortigueira - Entr. BR 376(A)	1,37
PR 090	Entr. PR 151(B) - Entr. PR 239 (Obs.: parte deste trecho)	25,00
	Total Lote 05	80,28

Fonte: Extraído de Departamento de Estradas e Rodagens (PARANÁ, 2016).

Quadro 48 – Rodovias administradas pela Ecovia

Rodovia	Trecho	Extensão (km)
Lote 6 – Ecovia		
PR 804	Entr. BR 277 - Entr. PR 408 (Morretes)	2,60
PR 408	Entr. PR 411 (Morretes) - Entr. BR 277 (Marta)	13,20
PR 408	Entr. PR 340 - Entr. PR 411 (Morretes)	9,60
PR 411	Entr. PR 410 (São João da Graciosa) - Entr. PR 408 (Morretes)	13,00
	Total Lote 06	38,40

Fonte Extraído de Departamento de Estradas e Rodagens (PARANÁ, 2016).

A maioria das empresas vencedoras é formada por consórcios de empreiteiras do setor rodoviário e administram as rodovias que formam o chamado Anel de Integração do Paraná. Esse anel consiste em uma malha de 2.505,2 km de rodovias, principais e de acesso, subdividido em trechos agrupados em seis lotes administrados pelas concessionárias Rodonorte, EcoCataratas, Econorte, Caminhos do Paraná, Viapar e Ecovia.

As rodovias administradas por essas empresas formam um anel que interliga as cidades de Curitiba, Ponta Grossa, Guarapuava, Cascavel, Foz do Iguaçu, Campo Mourão, Maringá, Paranavaí, Londrina e Paranaguá formando um polígono geométrico como demonstra a figura 16.

Figura 16 – Rodovias concessionadas no Paraná



FONTE: BREMBATTI, 2016, sem paginação.

A empresa concessionária Caminhos do Paraná S/A administra rodovias desde 1997, num total de 405 km na região centro-sul do estado e região metropolitana de Curitiba que é chamado de Anel de Integração do Paraná. A concessionária administra trechos das rodovias BR-277 entre Balsa Nova e Guarapuava, da BR-476 entre Araucária e Lapa, da BR-373 entre Ponta Grossa e Prudentópolis e da PR-427 entre Porto Amazonas e Lapa e a conservação do trecho de 17km da PR-438 que liga o município de Teixeira Soares à BR-277. Tem como acionistas a Cartelone Inversiones S/A, a Codinex Empreendimentos Ltda, a Grin Investimentos Ltda, a América Empreendimentos S/A, a Tucumann Engenharia e Empreendimentos Ltda, a Pattac Empreend. e Participações S/A, a Vereda Administração e Empreendimentos Ltda e a Participações em Projetos de Infraestrutura S/A. A tabela 5 demonstra tarifas do pedágio com valores superiores aos praticados no Rio Grande do Sul e Santa Catarina.

Tabela 5 – Tarifas de pedágio da Rodonorte (R\$)

Categoria	Tipo de veículo	Praça 4.1 Prudentópolis	Praça 4.2 Iratí	Praça 4.3 Porto maz	Praça 4.4 Imbituva	Praça 4.5 Lapa
1	Automóvel, Caminhonete, Caminhoneta, Furgão	11,00	9,60	11,00	9,60	11,00
2	Caminhão leve, Caminhão-trator e Furgão	20,60	17,20	20,60	17,20	20,60
2a	Ônibus	22,00	19,20	22,00	19,20	22,00
3	Automóvel, Caminhonete ou Caminhoneta com semi-reboque	16,50	14,40	16,50	14,40	16,50
4	Caminhão, Caminhão Trator com ou sem semi- reboque - 3 eixos	30,90	25,80	30,90	25,80	30,90
4a	Ônibus	28,80	33,00	33,00	28,80	33,00
5	Automóvel, Caminhonete ou Caminhoneta com reboque	22,00	19,20	22,00	19,20	22,00
6	Caminhão, Caminhão Trator com Semi-reboque	41,20	34,40	41,20	34,40	41,20
7	7 Caminhão com reboque, Caminhão Trator	51,50	43,00	51,50	43,00	51,50
8	Caminhão com reboque, Caminhão Trator com ou sem Semi-reboque	61,80	51,60	61,80	51,60	61,80
9	Motocicleta	5,50	4,80	5,50	4,80	5,50

Fonte: Extraído de Agência Nacional de Transportes Terrestres (2016).

Outra concessionária é a Ecocataratas. Ela é responsável pela administração de 387,1 quilômetros da rodovia BR-277 entre os municípios paranaenses de Guarapuava e Foz do Iguaçu. É considerada um dos mais importantes corredores de escoamento agrícola do Oeste do Paraná e Mato Grosso do Sul até o porto de Paranaguá. Somando-se a isso, a BR-277 é uma das principais rodovias para as Cataratas do Iguaçu, além de

levar a fronteira do Paraná com Paraguai e Argentina. Dos 11 milhões de veículos que circulam pela rodovia, por ano, aproximadamente 55% correspondem ao transporte de cargas. (ANTT). A Ecocataratas também realiza a conservação de 71,84 quilômetros de rodovias estaduais. São elas: PR 874 - 13,59 km até o Terminal Turístico de Santa Terezinha de Itaipu; PR 590 – 13,58 km até Ramilândia; PR 180 - 37,03 até Juvinópolis; PR 474 - 7,64 km até Campo Bonito. A EcoRodovias Infraestrutura e Logística S.A. tem 100% das ações da empresa. O elevado valor dos pedágios demonstrados na tabela 6 onera sobremaneira o transporte de alimentos da região em direção ao porto de Paranaguá.

Tabela 6 – Tarifas de pedágio da Ecocataratas (R\$)

Categoria	Tipo de veículo	Candói	Laranjeiras Sul	Cascavel	Céu Azul	São Miguel Iguaçu
1	Automóvel, Caminhonete, Caminhoneta, Furgão	11,60	11,60	11,60	10,80	14,10
2	Caminhão leve, Caminhão-tractor e Furgão	19,60	19,60	19,60	19,00	25,00
2a	Ônibus	23,20	23,20	23,20	21,60	28,20
3	Automóvel, Caminhonete ou Caminhoneta com semi-reboque	17,40	17,40	17,40	16,20	21,20
4	Caminhão, Caminhão Trator com ou sem semi-reboque - 3 eixos	29,40	29,40	29,40	28,50	37,50
4a	Ônibus	34,80	34,80	34,80	32,40	42,30
5	Automóvel, Caminhonete ou Caminhoneta com reboque	23,20	23,20	23,20	21,60	28,20
6	Caminhão, Caminhão Trator com Semi-reboque	39,20	39,20	39,20	38,00	50,00
7	Caminhão com reboque, Caminhão Trator	49,00	49,00	49,00	38,00	50,00
8	Caminhão com reboque, Caminhão Trator com ou sem Semi-reboque	58,00	58,00	58,00	57,00	75,00
9	Motocicleta	5,50	4,80	5,50	4,80	5,50

Fonte: Extraído de ECOCATARATAS (2016).

A concessionária ECONORTE administra 341 Km desde 1997. Estes são distribuídos em cinco segmentos, sendo três estaduais e dois federais: BR.369, BR.153, PR.323, PR.445 e

PR.090 ligando quinze municípios do norte do estado. A empresa opera três praças de pedágio, localizadas nos municípios de Jacarezinho, Jataizinho e Sertaneja. Estes pontos ligam o Paraná a São Paulo, o que os torna estratégicos, funcionando também, como alternativas para escoar safras vindas de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul em direção aos portos do sul do país. O Grupo Triunfo Participações e Investimentos S.A., acionista da Econorte participa em diversas companhias especializadas na gestão privada por meio de concessão, especialmente, nos segmentos rodoviário, portuário e geração de energia elétrica. Contudo, o elevado valor das tarifas de pedágio demonstrado na tabela 7 tem sido alvo de reclamações do setor de transporte de cargas.

Tabela 7 – Tarifas pedágio Lote 01 da Econorte (R\$)

Categoria	Tipo de veículo	Praça P.1 Jacarezinho	Praça P.2 Jataizinho	Praça P.3 Sertaneja
1	Automóvel, Caminhonete, Camioneta e Furgão	17,10	18,60	16,00
2	Caminhão leve, Caminhão trator e furgão	30,20	30,20	30,20
2a	Ônibus 2 Eixos	34,20	37,20	32,00
3	Automóvel, Camioneta ou Caminhonete com semi-reboque	25,70	27,90	24,00
4	Caminhão, Caminhão-trator, Caminhão-trator com semi-reboque	45,30	45,30	45,30
4a	Ônibus 3 Eixos	51,30	55,80	48,00
5	Automóvel, Camioneta ou Caminhonete com reboque	34,20	37,20	32,00
6	Caminhão e/ou Caminhão-trator com semi-reboque	60,40	60,40	60,40
7	Caminhão com Reboque, Caminhão-trator	75,50	75,50	75,50
8	Caminhão com Reboque, Caminhão-trator com semi-reboque	90,60	90,60	90,60
9	Motocicleta, Motonetas, Bicicletas a motor	8,60	9,30	8,00

Fonte: Extraído de ECONORTE (2016).

A Concessionária Ecovia Caminhos do Paraná S/A, por sua vez, administra 175,1 quilômetros de estradas entre Curitiba e as cidades litorâneas paranaenses correspondendo a BR-277 numa extensão de 84 km em pista dupla, além dos segmentos

rodoviários PR-508 – Alexandra Matinhos e PR-407 – Praia de Leste, de acesso à cidade de Matinhos e Pontal do Paraná, respectivamente, além de prestar manutenção nas rodovias de oferta que ligam a BR 277 às cidades de Morretes e Antonina. Nesse trecho, trafegam 6,6 milhões de veículos por ano, sendo que 35% deste movimento refere-se ao transporte de cargas. (ANTT). A Ecovia administra essas rodovias desde 1997 cuja duração do contrato é de 24 anos. É administrada pela holding EcoRodovias Infraestrutura e Logística S/A, segundo maior grupo de concessionárias de rodovias do Brasil, que administra a Ecovia Caminho do Mar (PR), a Ecovias dos Imigrantes e o Ecopátio (SP), além da Ecosul Rodovias do Sul (RS). O Grupo é constituído pela brasileira Primav Construções e Comércio Ltda e do Grupo CR Almeida. As tarifas de pedágio demonstrados na tabela 8 possuem valores menores que o das outras empresas do Paraná.

Tabela 8 – Tarifas pedágio da Ecovias Caminhos do Paraná S/A (R\$)

Categoria	Tipo de veículo	Porto Amazonas	Irati	Prudentópolis	Imbituva	Lapa
1	Automóvel, Caminhonete, Camioneta e Furgão	12,20	10,70	12,20	10,70	12,20
2	Caminhão leve, Caminhão trator e furgão	18,30	16,10	18,30	16,10	18,30
3	Automóvel, Camioneta ou Caminhonete com semi-reboque	24,40	21,40	24,40	21,40	24,40
4	Caminhão, Caminhão-trator, Caminhão-trator com semi-reboque	34,20	28,50	34,20	28,50	34,20
5	Automóvel, Camioneta ou Caminhonete com reboque	57,00	47,50	57,00	47,50	57,00
6	Caminhão e/ou Caminhão-trator com semi-reboque	68,40	57,00	68,40	57,00	68,40

Fonte: Extraído de ECOVIAS (2016).

A Autopista Litoral Sul, pertencente à Arteris, é responsável, desde 2008, pelo trecho conhecido como Corredor do Mercosul, que compreende o Contorno Leste de Curitiba (BR-116), a BR-376 e a BR-101 e o Contorno de Florianópolis (que ainda será construído). A concessão iniciou em 2008 e durará 25 anos.

Essa autopista liga Curitiba (PR) a Palhoça (SC) pelas BRs 376 e 101, além de incluir o Contorno Leste de Curitiba (BR-116). Corta os municípios de Quatro Barras, Piraquara, São José dos Pinhais, Tijucas do Sul e Guaratuba, no estado do Paraná, e Garuva, Joinville, Araquari, Barra Velha, Piçarras, Penha, Navegantes, Itajaí, Balneário Camboriú, Itapema, Porto Belo, Tijucas, Governador Celso Ramos, Biguaçu e São José, no estado de Santa Catarina.

Com um total de 358 quilômetros de extensão e, por ligar São Paulo, Curitiba e todo o litoral de Santa Catarina, acabou por

promover o desenvolvimento industrial e turístico da região. As tarifas de pedágio são demonstradas na tabela 9.

Tabela 9 – Tarifas pedágio a serem praticados pela Autopista Litoral Sul (R\$)

Tipo de Veículo	Valores a serem Praticados
Automóvel, caminhonete e furgão	2,30
Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	4,60
Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3,45
Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	6,90
Automóvel e caminhonete com reboque	4,60
Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	9,20
Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	11,50
Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	13,80
Motocicletas, motonetas e bicicletas motorizadas	1,15

Fonte: Extraído de Agência Nacional de Transportes Terrestres (2016).

A Autopista Planalto Sul, também administra um trecho do Paraná desde 2008 por um período de 25 anos, incluindo a operação da rodovia. O trecho da Autopista Planalto Sul liga Curitiba (PR) à divisa dos estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul pela BR-116 que é predominantemente de pista simples. No estado do Paraná a concessão corta os municípios de Fazenda Rio Grande, Mairituba, Quitandinha, Campo do Tenente e Rio Negro. As tarifas de pedágio demonstradas na tabela 10 são bem inferiores aos valores praticados no restante do estado do Paraná, pois essa concessão faz parte do modelo de licitação onde ganhava a empresa que oferecesse a menor tarifa.

Tabela 10 – Tarifas pedágio a serem praticados pela Autopista Planalto Sul (R\$)

Tipo de Veículo	Valores a serem Praticados
Automóvel, caminhonete e furgão	4,80
Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	9,60
Automóvel e caminhonete com semi-reboque	7,20
Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	14,40
Automóvel e caminhonete com reboque	9,60
Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	19,20
Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	24,00
Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	28,80
Motocicletas, motonetas e bicicletas motorizadas	2,40

Fonte: Extraído de Agência Nacional de Transportes Terrestres (2016).

A Autopista Régis Bittencourt é a responsável pelos 402,6 quilômetros da rodovia Régis Bittencourt (BR-116), que liga as cidades de São Paulo (SP) e Curitiba (PR). A concessão administra a rodovia desde 2008 por um período de 25 anos onde prevê investimentos de R\$ 3,9 bilhões durante sua vigência de 25 anos. O trecho administrado pela Régis Bittencourt corta as cidades de Campina Grande do Sul, Quatro Barras, Antonina, Colombo e Curitiba, no Estado do Paraná. Ela tem 402,6 quilômetros de extensão, sendo 19 em pista simples e 370,3 em pista dupla. A rodovia faz parte do principal corredor rodoviário de interligação dos mais importantes polos econômicos das regiões Sudeste e Sul do Brasil e destas com os principais países do MERCOSUL. Nela trafegam ônibus e caminhões, os quais representam cerca de 70% do movimento total da rodovia, apresentando perto de São Paulo, tráfego médio diário superior a 25 mil veículos. As tarifas de pedágio possuem valores acessíveis para o usuário como demonstra a tabela 11.

Tabela 11 – Tarifas pedágio a serem praticados pela Autopista Régis Bittencourt (R\$)

Tipo de Veículo	Valores a serem Praticados
Automóvel, caminhonete e furgão	2,50
Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	5,00
Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3,75
Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	7,50
Automóvel e caminhonete com reboque	5,00
Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	10,00
Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	12,50
Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	15,00
Motocicletas, motonetas e bicicletas motorizadas	1,25

Fonte: Extraído de Agência Nacional de Transportes Terrestres (2016).

A concessionária RodoNorte administra 487 quilômetros formando o corredor de escoamento de alguns dos principais polos de produção agrícola e industrial do Estado, abrangendo a BR-277 e a BR-376, que ligam Curitiba a Ponta Grossa e às principais cidades no norte do Estado; e a PR-151, entre Ponta Grossa e Jaguariaíva. Além destas, também a BR-373 e a PRC-373, trechos localizados no perímetro urbano de Ponta Grossa e que fazem ligação com as rodovias anteriores, nas saídas para as regiões norte e central do Paraná, interior de São Paulo, além de Foz do Iguaçu. O fluxo médio das rodovias é de 13 mil veículos por dia – com segmentos variando de 6 mil a 55 mil veículos, diariamente. A concessionária iniciou sua administração em 1997 com um contrato de 24 anos de administração. As rodovias administradas pela Rodonorte são: BR 277, entre Curitiba e São Luiz do Purunã; BR 376, entre Apucarana e São Luiz do Purunã, passando por Ponta Grossa; PRC 373/PR 151, entre Ponta Grossa e Jaguariaíva; BR 373, no perímetro urbano de Ponta Grossa (Av. Souza Naves), ligação da cidade com as saídas para o Norte do Paraná e Foz do Iguaçu.

O controle acionário da Rodonorte está dividido entre três grandes grupos nacionais – Andrade Gutierrez, Camargo Corrêa e Soares Penido. Juntas, as quatro empresas detêm 51,22% do capital da empresa.

O restante fica com o grupo CCR. As tarifas de pedágio estão elencadas nas tabelas 12, 13 e 14.

Tabela 12 – Tarifas de pedágio da Rodonorte

(continua)

BR-376 Café Governador Ney Braga		
Tipo de Veículo	Sentido Norte	Sentido Sul
Veículo de passeio	Ortigueira - R\$ 10.10	Tibagi - R\$ 10.10
	Ortigueira, km 321	Tibagi, km 456
	Witmarsum - R\$ 10.80	Imbaú - R\$ 10.10
	Witmarsum, km 537	Imbaú, km 377
	Imbaú - R\$ 10.10	Witmarsum - R\$ 10.80
	Imbaú, km 377	Witmarsum, km 537
	Tibagi - R\$ 10.10	Ortigueira - R\$ 10.10
	Tibagi, km 456	Ortigueira, km 321
Veículos comerciais	Ortigueira - R\$ 8.20	Tibagi - R\$ 8.20
	Ortigueira, km 321	Tibagi, km 456
	Witmarsum - R\$ 8.50	Imbaú - R\$ 8.20
	Witmarsum, km 537	Imbaú, km 377
	Imbaú - R\$ 8.20	Witmarsum - R\$ 8.50
	Imbaú, km 377	Witmarsum, km 537
	Tibagi - R\$ 8.20	Ortigueira - R\$ 8.20
	Tibagi, km 456	Ortigueira, km 321

Tabela 12 – Tarifas de pedágio da Rodonorte

(conclusão)

Moto	Ortigueira - R\$ 5.10	Imbaú - R\$ 5.10
	Ortigueira, km 321	Imbaú, km 377
	Witmarsum - R\$ 5.40	Witmarsum - R\$ 5.40
	Witmarsum, km 537	Witmarsum, km 537
	Imbaú - R\$ 5.10	Ortigueira - R\$ 5.10
	Imbaú, km 377	Ortigueira, km 321
Ônibus	Tibagi - R\$ 5.10	Tibagi - R\$ 5.10
	Tibagi, km 456	Tibagi, km 456
	Ortigueira - R\$ 10.10	Tibagi - R\$ 10.10
	Ortigueira, km 321	Tibagi, km 456
	Witmarsum - R\$ 10.80	Imbaú - R\$ 10.10
	Witmarsum, km 537	Imbaú, km 377
	Imbaú - R\$ 10.10	Witmarsum - R\$ 10.80
	Imbaú, km 377	Witmarsum, km 537
	Tibagi - R\$ 10.10	Ortigueira - R\$ 10.10
	Tibagi, km 456	Ortigueira, km 321

Fonte: Extraído de RODONORTE (2016).

Tabela 13 – Tarifas de pedágio da Rodonorte

BR-277		
Tipo de Veículo	Sentido Sul	Sentido Norte
Veículo de passeio	S.Luiz do Purunã - R\$ 7.60 São Luiz do Purunã, km 132	S.Luiz do Purunã - R\$ 7.60 São Luiz do Purunã, km 132
Veículos comerciais	S.Luiz do Purunã - R\$ 7.20 São Luiz do Purunã, km 132	S.Luiz do Purunã - R\$ 7.20 São Luiz do Purunã, km 132
Moto	S.Luiz do Purunã - R\$ 3.80 São Luiz do Purunã, km 132	S.Luiz do Purunã - R\$ 3.80 São Luiz do Purunã, km 132
Ônibus	S.Luiz do Purunã - R\$ 7.60 São Luiz do Purunã, km 132	S.Luiz do Purunã - R\$ 7.60 São Luiz do Purunã, km 132

Fonte: Extraído de RODONORTE (2016).

Tabela 14 – Tarifas de pedágio da Rodonorte

PR-151 Sen Flavio Carvalho Guimaraes		
Tipo de Veículo	Sentido Oeste	Sentido Leste
Veículo de passeio	Carambeí - R\$ 9.00 Carambeí, km 304 Jaguariaíva - R\$ 6.90 Jaguariaíva, km 223	Carambeí - R\$ 9.00 Carambeí, km 304 Jaguariaíva - R\$ 6.90 Jaguariaíva, km 223
Veículos comerciais	Carambeí - R\$ 7.70 Carambeí, km 304 Jaguariaíva - R\$ 5.70 Jaguariaíva, km 223	Carambeí - R\$ 7.70 Carambeí, km 304 Jaguariaíva - R\$ 5.70 Jaguariaíva, km 223
Moto	Carambeí - R\$ 4.50 Carambeí, km 304 Jaguariaíva - R\$ 3.50 Jaguariaíva, km 223	Carambeí - R\$ 4.50 Carambeí, km 304 Jaguariaíva - R\$ 3.50 Jaguariaíva, km 223
Ônibus	Carambeí - R\$ 9.00 Carambeí, km 304 Jaguariaíva - R\$ 6.90 Jaguariaíva, km 223	Carambeí - R\$ 9.00 Carambeí, km 304 Jaguariaíva - R\$ 6.90 Jaguariaíva, km 223

Fonte: Extraído de RODONORTE (2016).

Por último, a VIAPAR administra rodovias do Paraná desde 1998 cujo contrato termina em 2021. O período total é de 24 anos. Com extensão total concedida de 550,604km, abrange a PR 986, BR 369, PR 444, BR 376, PR 317 e BR 158 ligando Cambé a Paranavaí e Maringá a Cascavel, além de um trecho de oferta de Paranavaí a Nova Londrina. Seus acionistas compõem-se por 24,08%CCNE Carioca Concessões S/A; 6,02%Preservar Participações S/A; 24,08%Queiroz Galvão Participações - Concessões S/A; 18,20%Strata Construções e Concessionárias Integradas S; 1,83%CREDICOM - Comercial Informática e Serviços Ltda; 3,67%Camargo Campos Administração e Participações Ltda; 0,82%M & G Consultoria e Participações Ltda; 3,24%ERG Participações Ltda; 18,06%CW Participações em Concessões de Rodovias S/A. As tarifas de pedágio se encontram na tabela 15.

Tabela 15 – Tarifas de pedágio da Viapar (R\$)

Categoria	Tipo de veículo	Arapongas	Mandaguari	Presidente Castelo Branco	Floresta	Campo Mourão	Corbélia
1	Automóvel, Caminhonete, Camioneta e Furgão	7,50	7,50	10,10	11,20	11,20	11,20
2	Caminhão leve, Caminhão trator e furgão	12,80	12,80	16,80	19,00	19,00	19,00
2a	Ônibus 2 Eixos	15,00	15,00	20,20	20,40	20,40	20,40
3	Automóvel, Camioneta ou Caminhonete com semi-reboque	11,30	11,30	15,20	16,80	16,80	16,80
4	Caminhão, Caminhão-trator, Caminhão-trator com semi-reboque	19,20	19,20	25,20	28,50	28,50	28,50
4a	Ônibus 3 Eixos	22,50	22,50	30,30	33,60	33,60	33,60
5	Automóvel, Camioneta ou Caminhonete com reboque	15,00	15,00	20,20	22,40	22,40	22,40
6	Caminhão e/ou Caminhão-trator com semi-reboque	25,60	25,60	33,60	38,00	38,00	38,00
7	Caminhão com Reboque Caminhão-trator	30,00	30,00	40,40	44,80	44,80	44,80
8	Caminhão com Reboque Caminhão-trator com semi-reboque	32,00	32,00	42,00	47,50	47,50	47,50
9	Motocicleta, Motonetas Bicicletas a motor	3,80	3,80	5,10	5,60	5,60	5,60

Fonte: Extraído de VIAPAR (2016).

Para KARAN (2005), o processo de planejamento e implantação das concessões no Paraná foi feito de forma apressada dificultando a regulamentação adequada, o que resultou em erros estruturais que acabaram gerando conflitos entre as partes envolvidas.

Assim, para se adequar ao modelo nacional, onde agências reguladoras fiscalizam as concessões, o Paraná criou, em 2002, a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Infraestrutura do Paraná (Agepar), através da Lei Complementar nº 94, de 23 de julho de 2002, regulamentada em 21 de novembro de 2012.

O objetivo da Agepar é atender o interesse dos usuários, através da regulação, normatização, controle, mediação e fiscalização dos serviços de infraestrutura concedidos no Paraná, zelando pela qualidade, segurança, eficiência econômica e técnica desses serviços.

No entanto, a Agência não exerce somente a regulação das rodovias concedidas, mas também das ferrovias concedidas, dos terminais de transportes rodoviários, ferroviários, aeroviários, marítimos e fluviais; do transporte rodoviário coletivo intermunicipal de passageiros; da exploração da faixa de domínio da malha viária; da inspeção de segurança veicular e de outros serviços de infraestrutura de transportes delegados.

Apesar de ter sido criada para atender aos usuários, evitando abusos por parte das concessionárias, os paranaenses não estão satisfeitos com o modelo de concessão adotado.

Esse modelo de concessão das rodovias do Paraná vence, depois de 24 anos de vigência, em 2021. Embora seja até senso comum o entendimento que essa forma de administração das estradas não foi benéfica para os paranaenses – devido ao alto preço dos pedágios e poucas obras – há possibilidade do Governo e concessionárias negociarem a prorrogação de contratos. É justamente isso que os paranaenses não querem. Pelo menos não com os atuais preços dos pedágios.

Essas concessões foram possíveis devido à lei nº 9.277 de 1996, que autorizava a União a delegar estradas federais aos Estados. As péssimas condições das rodovias paranaenses aliada à escassez de recursos para investir em obras de infraestrutura levou o Governo do Paraná a optar pela concessão, pois acreditava ser a única alternativa para recuperar a infraestrutura rodoviária do Estado.

O problema dos elevados pedágios ficou mais evidente quando, em 2007, o Governo Federal realizou a concessão de três trechos de rodovias federais no Estado para as empresas Regis Bittencourt, Planalto Sul e Litoral Sul com tarifas de pedágios bem inferiores às que eram cobradas até então.

Diante dessa realidade, o setor produtivo do Oeste do Paraná, representantes políticos e entidades representativas passaram a questionar o modelo de concessão de rodovias do Estado. O Jornal do Oeste de 14 de junho de 2016 destacou o descontentamento da população:

Poucas obras, pedágios caros, intervenções políticas, alta taxa de retorno para as concessionárias, baixa transparência para a sociedade estão entre as reclamações da sociedade paranaense. O Programa Oeste em Desenvolvimento – movimento não partidário que busca o crescimento econômico e social do Oeste do Paraná – está à frente do assunto e resume dizendo que esse modelo já demonstrou historicamente que não deu certo (JORNAL DO OESTE, 2016, sem paginação).

Com efeito, uma pesquisa encomendada pela Federação da Agricultura do Estado do Paraná – FAEP – à Paraná Pesquisas²³ sobre os pedágios do Paraná Anel de Integração (anexo 3) revelou o que os motoristas de carro, moto, caminhão e ônibus e usuários das rodovias que fazem parte do Anel de Integração do Estado do Paraná, pensam em relação ao

²³ A Paraná Pesquisas encontra-se registrada no Conselho Regional de Estatística da 3ª Região sob o nº 6288/10 e é filiada à Associação Brasileira de Empresas de Pesquisa (ABEP) desde 2003. Para a seleção da amostra utilizou-se o método de amostragem estratificada proporcional. Conforme o mapeamento do Estado em 10 mesorregiões homogêneas segundo o IBGE, considerou-se esta divisão geográfica como primeira estratificação. Dentro de cada mesorregião, agruparam-se os municípios em grupos homogêneos, procedendo-se a estratificação proporcional final da amostra. Tal amostra representativa do Estado do Paraná atinge um grau de confiança de 95,5% para uma margem estimada de erro de 2% para os resultados gerais.

pedágio. Foram entrevistados 2,5 mil motoristas, divididos segundo sexo e faixa etária em 62 municípios do Estado do Paraná entre os dias 27 de julho a 02 de agosto de 2015. De acordo com o estudo:

- a) 79,3% dos usuários das rodovias paranaenses querem que o governo faça um novo contrato com as empresas de pedágio agora, com novas regras, obras de duplicação e tarifa mais baixa;
- b) 47,7% dos motoristas paranaenses estão Satisfeitos/Muito satisfeitos com as rodovias pedagiadas;
- c) 40,9% estão Insatisfeitos/Muito Insatisfeitos.

Os dados mostram que mais de 70% dos paranaenses consideram o valor dos pedágios no Estado incompatível com a qualidade das rodovias. São favoráveis à implementação de novos contratos de concessão. Apenas 14,6% dos paranaenses disseram que o preço dos pedágios está compatível com o serviço prestado e 0,5% afirmaram ser totalmente compatível.

Outrossim, 42,8% dos entrevistados disseram que as estradas paranaenses estão distantes ou muito distantes do ideal que seria uma rodovia munida de uma boa estrutura, segurança, sinalização, conservação do asfalto, serviços ao usuário, socorro, áreas de descanso, rede de alimentação, postos de abastecimento e outros fatores. Para outros 17,4%, a condição das rodovias não está nem distante, nem próxima do ideal. 40,7% dos entrevistados consideram fundamental a realização de mais obras, 25,0% foram favoráveis à redução dos valores cobrados pelas concessionárias e outros 33,4% declararam que as duas medidas são necessárias. Em relação aos tipos de obras necessárias, 56,8% das pessoas consultadas defendem mais duplicações, 19,4% pedem mais terceiras faixas e 15,2% escolheram a opção trevos, viadutos e trincheiras.

Como já era esperado, a maioria dos entrevistados (62,7%) afirmou que seria melhor que o próprio governo cuidasse das rodovias, utilizando dinheiro dos impostos. A cobrança de pedágios costuma ser uma medida antipática para a população em boa parte do mundo. Contudo, 31,9% se responderam que a melhor opção é mesmo a concessão a empresas que administrem as estradas em troca da cobrança de pedágio.

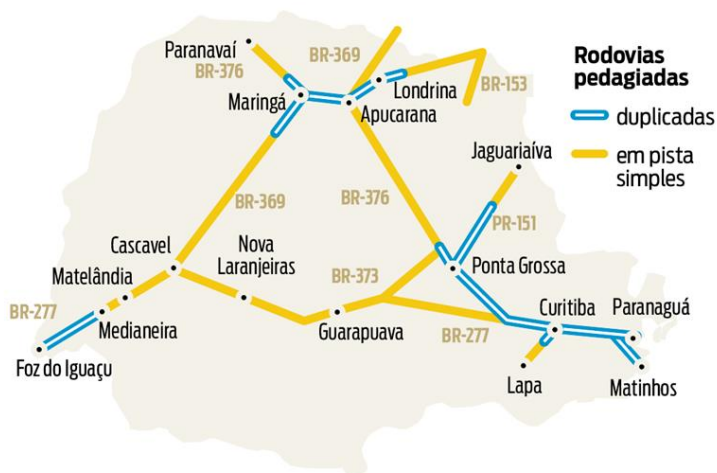
Esse levantamento indica que o principal fator para a grande rejeição da população em relação ao modelo de pedágio adotado no Paraná é a não realização das obras necessárias nas rodovias, além do preço elevado das tarifas de pedágio. Isso onera a logística para o setor produtivo do Estado, tanto para a indústria quanto para a agricultura, diminuindo a competitividade do produto paranaense.

É necessário ressaltar que os pedágios no Paraná têm sido alvo de muitas polêmicas e de vários tipos de estudos e investigações sobre a possibilidade de melhorar seus serviços com tarifas menores e estradas duplicadas. Como principais polêmicas em torno do Anel de Integração do Paraná, podemos citar: a) durante o governo Requião surgiram algumas ações judiciais para redução das tarifas de pedágio, entretanto, a redução foi pequena; b) o Tribunal de Contas do Paraná (TC-PR) examinou os contratos de pedágio do Paraná da concessionária Ecocataratas e Viapar, indicando que o histórico das concessões de rodovias no Paraná é uma sucessão de equívocos e o contrato em vigor se mostrou um instrumento ruim; c) o Tribunal de Contas da União (TCU) investigou, através de uma auditoria, as concessões de rodovias no Paraná apontando que a supressão de obras previstas não foi proporcional às perdas de arrecadação alegadas pelas seis concessionárias que administram as estradas. Exigiu revisão no intuito de obter preços menores ou mais benefícios para os usuários. Porém, as concessionárias conseguiram, na Justiça, impedir os efeitos da auditoria, deixando prazos e obrigações em discussão até os dias atuais; d) um levantamento feito pela Federação Paranaense da Indústria (Fiep), em parceria com a consultoria Macrologística concluiu que os preços dos pedágios no Paraná deveriam ser reduzidos pela metade e a quantidade de obras nas rodovias deveriam dobrar. O estudo comparou os pedágios feitos no fim da década de 1990 com os realizados em 2015 pelo Governo Federal, evidenciando que a remuneração das concessionárias paranaenses é bem maior que os atuais modelos; e) a Assembleia Legislativa do Paraná também investigou os contratos de pedágio instaurando três Comissões Parlamentares de Inquérito (CPIs). Uma em 2003, Outra em 2007 e a mais recente em 2013. Depois de muitas discussões, depoimentos e análises, os deputados defenderam a redução de até 25% nas tarifas; f) a Fundação Instituto de Administração

(FIA) foi contratada pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER), e apresentou relatório, afirmando que havia um desequilíbrio nos contratos com as concessionárias e que seria possível reduzir a tarifa em um valor aproximado ao do reajuste anual.

A figura 17 mostra o total de rodovias do Paraná administradas por concessionárias. Nela podemos verificar que somente uma pequena parte das rodovias estão duplicadas, fato que gera muitas reclamações da população que considera os pedágios caros para o predomínio de pistas simples, como já foi mencionado anteriormente.

Figura 17 – Rodovias pedagiadas do Paraná



Fonte: BREMBATTI, 2016, sem paginação.

Por tudo isso, pode-se aferir que os contratos do Estado do Paraná que foram fechados em 1997 foram mal dimensionados, com propostas que previam alta rentabilidade para as concessionárias. Por isso, para Karan (2012, p. 136).

Um dos erros estruturais é, por exemplo, a utilização de dados pouco detalhados para a constituição da tarifa básica. Outro erro, este

de decisão, foi a escolha do tipo de licitação, abrindo mão do modelo de menor tarifa. O usuário, que é o agente financiador de todo o processo (através do pagamento do pedágio), é negligenciado ao longo do processo, seja pela adoção de um modelo licitatório que não estimula a menor tarifa, seja pelos diversos conflitos entre Estado e Concessionárias que comprometem os investimentos em rodovias, ou ainda pela falta de transparência de todo o processo que aumenta o descrédito em relação ao seu sucesso.

Enfim, como os atuais contratos de pedagiamento do Paraná vencem em 2021, depois de 24 anos de concessão, uma nova oportunidade se abrirá para se discutir a função das concessões de rodovias e sua relação com o usuário. Este deve ser levado em consideração e não destituído das discussões dos processos licitatórios sob pena de reinar novamente a insatisfação generalizada da população.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A concessão de rodovias à iniciativa privada, mediante a cobrança de pedágio, foi a alternativa empregada pelo Governo para recuperar e ampliar a malha rodoviária deteriorada pelo esgotamento da capacidade de investimentos em rodovias, devido a deterioração das finanças públicas promovidas pelo endividamento interno e externo.

Para que a efetivação do programa de concessões fosse bem sucedida, foi necessário criar uma legislação específica prevendo a garantia do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos como forma de trazer a estabilidade para os mesmos, contribuindo assim, para a atração de investidores.

Assim, com base em pesquisas e análises realizadas nesta tese, é possível a formulação de diversas conclusões sobre o processo de concessão de rodovias no Sul do Brasil.

Primeiramente, é importante destacar que os primeiros contratos de concessão à iniciativa privada resultaram em valores de tarifas de pedágios elevados. Como muitos deles ainda estão em vigência, acabam por impactar sobretudo o setor produtivo de alguns estados, já que o modal rodoviário é o mais importante meio para transportar mercadorias no país. No Sul do país esse problema ficou evidente quando analisamos as concessões de seus três estados. Rio Grande do Sul e Paraná iniciaram suas primeiras concessões na década de 1990. Nesse período, vencia a concorrência àquela empresa que oferecesse o maior valor de outorga em detrimento da opção pela menor tarifa. Essa modalidade propiciava um elevado custo inicial, repercutindo no equilíbrio econômico-financeiro da concessionária, onerando muito o usuário.

Santa Catarina, de outra forma, iniciou suas primeiras concessões em 2008. Nesse período, ganhava a concorrência quem oferecesse a menor tarifa de pedágio. Como resultado, seus usuários passaram a pagar tarifas com valores bem inferiores às praticadas pelos estados vizinhos.

Desde então, os estados vêm enfrentando críticas recorrentes pelos elevados preços dos pedágios, especialmente quando comparados aos das novas concessões federais, pois não é compreensível ao usuário conviver com tais diferenças de tarifas, especialmente se for levada em consideração a

existência de uma agência nacional encarregada de regular o setor, a ANTT.

Nesse tocante, a ANTT, agência responsável pela fiscalização das concessionárias, tem falhado em sua incumbência, pois as empresas concessionárias em Santa Catarina não vêm cumprindo sistematicamente o que foi previsto no Programa de Exploração da Rodovia (PER).

Da mesma forma, a recém-criada Empresa Gaúcha de Rodovias (EGR) enfrenta desconfiças crescentes sobre o mau uso do dinheiro público, pois as rodovias sob sua administração não estão recebendo uma manutenção adequada. A Agência Reguladora do Paraná (AGEPAR) também tem recebido duras críticas por permitir aumentos de tarifas de pedágios, sem a contrapartida de obras. Todos são unânimes em afirmar que as concessionárias paranaenses possuem pedágios caros e fazem poucas obras.

A Empresa Gaúcha de Rodovias (EGR) diminuiu os preços dos pedágios sob sua administração, entretanto, está, da mesma forma que suas antecessoras, postergando obras. Está sendo acusada por seus usuários de cobrar pedágio e dar pouco retorno, pois não vem cobrindo os buracos com celeridade, não investiu mais em sinalizações e é acusada de não pagar ICMS para os municípios onde está operando.

Na BR 101, fiscalizada pela ANTT, o problema com o pavimento asfáltico precário é maior que na BR 116. Os buracos frequentemente cobertos, logo reabrem. Isso mostra a qualidade inferior do material utilizado. Na BR 116, em algumas partes, o acostamento sequer possui pavimento.

O Paraná é acusado de ter os pedágios mais caros do Brasil. Para se ter uma ideia da forma como esse problema impacta a logística do Estado, em um trajeto de Toledo a Garapuava (BR 277), citando um exemplo, um usuário de carro de passeio pagará de tarifas de pedágio para ir e voltar um total de R\$184,00. De outro modo, um caminho de quatro eixos que percorrer esse mesmo trajeto, ida e volta, pagará um total de R\$647,20. Esse valor impacta sobremaneira o setor produtivo da Paraná que circula com seus caminhões diariamente por essas rodovias. Isso traz perda de competitividade para o estado do Paraná.

Não podemos negar que com as concessões de rodovias nos estados do Sul houve uma melhora nas condições do

pavimento e das sinalizações. Todavia, apesar dessa melhora, todas as rodovias concessionadas dependem da melhoria de outras estradas para aumentar seu fluxo de veículos.

Dessa forma, somente as rodovias sob concessão não suprirão a necessidade para um melhor escoamento da produção. É necessário investir em outras rodovias em conjunto com outros modais para que haja uma efetiva transformação na infraestrutura do Sul, garantindo assim, maior competitividade.

Da mesma forma, a modalidade de licitação que cede à empresa a concessão que pagar o maior valor de outorga, apesar do seu amparo legal, recebe críticas constantes por não se adequar a realidade econômica brasileira, cobrando elevados pedágios.

Outrossim, fazer uma licitação colocando como norma para a empresa vencedora a menor tarifa de pedágio a ser cobrada dos usuários não garante que a empresa terá fôlego financeiro inicial para as obras; por isso, é importante um maior rigor do poder concedente na escolha da concessionária.

É necessário, assim, que durante o processo licitatório a empresa comprove mediante rendimentos que está apta financeiramente para arcar com os custos iniciais das obras que exigem dela um investimento elevado.

Além disso, um problema enfrentado pelas concessionárias no Brasil se refere à pesada carga tributária que chega a alcançar 36% de suas receitas. Tal fato pode estar contribuindo para um impacto maior nas despesas iniciais, já que na modalidade brasileira as concessionárias têm a obrigatoriedade de realização antecipada de pesados investimentos para posterior realização das receitas por intermédio da cobrança de pedágio. Porém, esses encargos já devem ser previstos pela concessionária na hora de assumir o compromisso da concessão. Igualmente, a concessionária assume os riscos em contrato inerentes ao modelo de concessão adotado.

Sendo assim, a concessão de rodovias deve ser parte de um processo cuidadoso e detalhado por se tratar de um monopólio que administrará as rodovias por um longo período de tempo. Igualmente, a fiscalização é fundamental para que haja um equilíbrio nas despesas para ambos os lados.

As agências reguladoras foram criadas posteriormente aos primeiros contratos. Naquela ocasião a elaboração dos contratos

e a fiscalização cabia as DERs estaduais. Como as concessões de rodovias à iniciativa privada estava em seus estágios iniciais, os contratos apresentavam declarações generalistas dando margem a incongruências no processo de concessão. Por exemplo, a cláusula XXIV do contrato de concessão da Rodonorte que trata dos direitos e das obrigações da concessionária, afirma em seu item A que incumbe à concessionária “prestar serviço adequado”, sem no entanto, detalhar do que se trata esses serviços adequados.

No tocante à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessionária, tanto os contratos antigos como os atuais, dizem que o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato constitui princípio fundamental do regime jurídico da Concessão. Baseado nesse princípio, a empresa pode postergar obras e alterar valores de tarifa de pedágio mediante acordo com as agências reguladoras. Afirmam que caso haja uma justificada impossibilidade de execução de algum encargo do Programa de Exploração da Rodovia (PER), chamados nos antigos contratos de Programa de Exploração do Lote (PEL), por fatos supervenientes e previamente submetida à análise das agências reguladoras, poderá ser admitida a postergação do cronograma ou sua retirada do PER (ou PEL) promovendo a respectiva revisão do Contrato e o reequilíbrio econômico-financeiro da Concessão, na forma da regulamentação ora acordada, sem a aplicação de penalidades.

O problema é que as agências reguladoras não atuam de forma transparente com os usuários no sentido de informar adequadamente todas as modificações do cronograma. Reuniões a portas fechadas excluem a população do processo de ação da concessão. Quando ocorrem chamadas públicas, e se ocorrem, para falar de determinadas obras são somente para homologar o que já está resolvido.

Um caso que tem gerado muita discussão e pressão por parte de lideranças do estado catarinense é a obra referente ao contorno de Florianópolis, retratada no capítulo 3 desta tese.

Nessa questão, a ANTT não atuou como agência reguladora e, portanto, fiscalizadora. Aceitou a diminuição do traçado do contorno de Florianópolis, mesmo sabendo que a obra prevista no contrato de concessão era de vital importância para a Grande Florianópolis que sofre com os constantes engarrafamentos que acabam por comprometer a BR 101 e a BR

282, nos dois sentidos, importantes vias de escoamento de trânsito e de mercadorias.

As agências precisam estar cientes que o contrato de concessão afirma que o PER (ou PEL) pode ser alterado para a inclusão ou supressão de obras, bem como antecipação ou postergação de cronogramas, de modo a ficar compatível com as necessidades dos usuários; por conseguinte, é necessário que as agências reguladoras ouçam as reivindicações da população usuária da rodovia.

O programa paranaense, por sua vez, falhou ao não considerar o usuário, que manifestou-se de forma generalizada e sempre contrária ao pedagiamento (realização de diversas investigações de autoridades políticas, pesquisas de opinião da FIEP e auditorias do TCU, etc.) trouxe pouca ou nenhuma repercussão para a continuidade do processo de concessão. É preciso perceber que o potencial em termos de organização jamais deve ser desprezado. Para Karan (2006, p. 137) “a estrutura de concessão no Paraná nasceu capturada, o que condena esse processo a permanecer refém de confrontos entre Estado e Concessionárias”.

O programa gaúcho, que iniciou com tarifas de pedágios elevadas da mesma forma que o Paraná buscou uma outra via para resolver esse problema criando a Empresa Gaúcha de Rodovias para administrar suas rodovias. Ocorre que o Estado está passando por uma grave crise econômica, o que vem afetando a administração das rodovias sob responsabilidade da EGR. Sem recursos, o governo atual está analisando um novo plano para que a iniciativa privada invista recursos na infraestrutura rodoviária do Rio Grande do Sul, ou seja, retornando às mãos do capital privado a administração das rodovias.

É importante salientar que os relatórios das agências reguladoras demoram para serem publicados, o que impede uma melhor verificação da atuação da agência como órgão fiscalizador.

A total falta de transparência do processo regulador e fiscalizador das concessões das rodovias dos estados do Sul dificulta uma avaliação precisa das ações das concessionárias, dando margem a pressupor que interesses particulares se sobrepõem aos interesses dos sulistas. Não há acesso a relatórios de inexecuções, documento que relaciona o que

deveria ser feito pelas concessionárias e não foi, relativo às obras, melhoramentos, manutenção, etc.

O que se percebe é que as informações dos serviços prestados pelas concessionárias são, atualmente, fornecidas unicamente por elas.

É importante salientar que a concessão de rodovias à iniciativa privada “não é uma medida substitutiva ou alternativa ao modelo de financiamento para o setor rodoviário; é medida de caráter complementar” (LEE, 1996, p. 126), logo, não resolve o problema de carência financeira do setor rodoviário.

O Estado do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul totalizam mais de 190 mil quilômetros de estradas municipais, estaduais e federais. Destes, somente 5.682 quilômetros são administrados por concessionárias de rodovias. Por conseguinte, ainda existem milhares de quilômetros de rodovias que precisam de investimentos públicos para sua manutenção, sem se falar em duplicações, pavimentações, construção de pontes, etc.

Em se tratando das concessões de rodovias, é importante frisar a necessidade de se garantir a independência política da agência reguladora para ações de caráter decisório no sentido de salvaguardar o interesse público, reduzindo os impasses das concessões em solo catarinense.

Um corpo de agentes especializados na agência reguladora poderá diminuir as incongruências de informações pró-concessionárias, mediando os diferentes interesses envolvidos.

O foco central de todo o problema acerca do processo de concessão está na incapacidade de pensar o processo inicial numa perspectiva de independência e consequentemente, em defesa do interesse público. É necessária uma atuação democrática por parte do poder público, ouvindo os dois lados e trabalhando, por intermédio das agências, como mediador do processo, sempre buscando ouvir o maior financiador das partes – o usuário.

Igualmente, não basta consistência jurídica e estabilidade institucional, é preciso também coerência técnica e financeira. As agências reguladoras devem manter em seu quadro, técnicos aptos a trabalhar com a complexidade de um processo de concessão focando na justiça monetária tanto para a concessionária quanto para os usuários, ou seja, tornando o procedimento viável e socialmente justo.

As concessionárias, por sua vez, devem buscar o lucro em longo prazo, não mediante facilidades perpetradas pelo poder público, e sim em decorrência de sua operação. Dessa forma, o usuário passa a ser um cliente a ser conquistado e que, portanto, deve ser bem atendido.

É preciso enfatizar que propostas de alterações só podem alcançar as concessões vigentes por meio de negociações com as concessionárias, sob pena de caracterizar quebra contratual e afetar o risco regulatório. Como muitos dos contratos, sobretudo do Paraná, estão no fim da vigência, uma nova etapa de concessões pode ser uma oportunidade para aperfeiçoar a legislação, visando proteger os agentes das flutuações econômicas durante longos períodos, como é o caso das concessões de rodovias.

Em síntese, sem considerar todos os atores envolvidos no processo de concessão de rodovias à iniciativa privada, incongruências se perpetuarão e o usuário, que está no final da cadeia, a despeito de ser o maior financiador da concessão, permanecerá refém de ações que atendem a um jogo de interesses nebuloso. O jogo de interesses pode comprometer a estabilidade do processo de concessão, além de minar a confiança da sociedade.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA ESTADUAL DE REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DO RIO GRANDE DO SUL. **AGERGS**. [2014]. Disponível em: <<http://www.agergs.rs.gov.br/inicial>>. Acesso em: 1 maio 2014.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **[Página inicial]**. [2016]. Disponível em: <www.antaq.gov.br>. Acesso em: 15 maio 2016.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. Contrato de concessão: Edital n. 001/2013: Rodovia Federal: BR-050/GOIMG: trecho entre o entroncamento com a BR-040, em Goiás, até a divisa de Minas Gerais com o estado de São Paulo. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/27801.html>>. Acesso em: 10 ago. 2016.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Portal ANTT**. [2014]. Disponível em: <www.antt.gov.br>. Acesso em: 1 maio 2014.

AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DE INFRAESTRUTURA DO PARANÁ. **Agência reguladora do Paraná**. [2014]. Disponível em: <<http://www.agepar.pr.gov.br>>. Acesso em: 1 maio 2014.

AGUIAR, Lorena Abreu. Contribuição ao estudo das parcerias público privadas na administração pública sob o enfoque das modalidades e do controle. **Revista ANTT**, Brasília-DF, v. 5, número 2, nov. 2013. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/26473/Contribuicao_o_ao_estudo_das_Parcerias_Publico_Privadas_na_Administracao_Publica_sob_o_enfoque_das_modalidades_e_do_controle_.html>. Acesso em: 06 jun. 2015.

ARAÚJO, João Guilherme M. E. de. Um retrato da navegação de cabotagem no Brasil. **Revista tecnolística online**, maio 2014. Disponível em: <<http://www.tecnologica.com.br/artigos/retrato-navegacao-cabotagem-brasil/>>. Acesso em: abr. 2016.

ARTERIS CONCESSIONÁRIA S. A. **[Página inicial]**. [2014]. Disponível em: <www.arteris.com.br>. Acesso em: 20 abr. 2014.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ATACADISTAS E DISTRIBUIDORES DE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS. **ABAD**. [2016]. Disponível em: <<http://www.abad.com.br/>>. Acesso em: 11 nov. 2016.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS. **Portal ABCR**. Disponível em: <<http://www.abcr.org.br>>. Acesso em: 05 maio 2014.
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PORTOS SECOS E CLIAS. **[Início]**. [2016]. Disponível em: <www.abepira.org.br>. Acesso em: 14 nov. 2016.

AUTOPISTA ACCESOS DE MADRID. **[Início]**. [2016]. Disponível em: <<http://www.accesosdemadrid.es>>. Acesso em: 20 out. 2016.

BALLOU, Ronald H.. **Gerenciamento da cadeia de suprimentos/logística empresarial**. Porto Alegre: Bookman, 2006.

BARBOZA, Maxwell Augusto Meireles. A ineficiência da infraestrutura logística no Brasil. **Revista Portuária: Economia e Negócios**, Itajaí: Bittencourt, 23 set. 2014. Disponível em: <<http://www.revistaportuaria.com.br/noticia/16141>>. Acesso em: 15 maio 2014.

BASTOS, José Messias. **O comércio de múltiplas filiais no Sul do Brasil**. 2002. 197f. Tese (Doutorado em Geografia) - Pós-Graduação em Geografia Humana, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/128530/184792.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 20 maio 2015.

_____. Conjuntura econômica e comércio varejista no Sul do Brasil. In: SILVA, João M. P.; SILVEIRA, Márcio R. (Org.).

Geografia econômica do Brasil: temas regionais. Presidente Prudente: FCT/UNESP, 2002.

BRASIL. Ministério da Fazenda. Receita Federal do Brasil.

Portos secos. 2016. Disponível em:

<<http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/recinto-alfandegados/portos-secos>>. Acesso em: 15 nov. 2016.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **[BRIC]**. [2016?].

Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/>>. Acesso em: 5 mar. 2017.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Transporte rodoviário.**

[2015]. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br>>. Acesso em: 30 maio 2015.

BREMBATTI, Katia. 6 estudos para entender o pedágio no

Paraná. **Jornal Gazeta do Povo**, 05 fev. 2016. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/6-estudos-para-entender-o-pedagio-no-parana-5i2s92s6ish796y20c5di6nzk>>. Acesso: 12 out. 2016.

BRESSER PEREIRA; MARCONI; OREIRO. Doença holandesa.

Structuralist Development Macroeconomics, Londres:

Routledge. cap. 5. No prelo

BUENO, Sérgio R. Governo do RS oficializa decisão de não

renovar concessões de rodovias. **Revista Valor Econômico**, São Paulo, 24 jul. 2002. Disponível em:

<www2.valoronline.com.br>. Acesso em: 8 maio 2014.

CHING, H. Y. **Gestão de Estoques na Cadeia Logística**

Integrada. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2001.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES. **Boletim**

Estatístico 2014. [2014]. Disponível em:

<<http://www.cnt.org.br/Boletim/boletim-estatistico-cnt>>. Acesso em: abr. 2014.

COUNCIL OF SUPPLY CHAIN MANAGEMENT PROFESSIONALS. **CSCMP**. 2016. Disponível em: <<https://cscmp.org/iMIS0/CSCMP/>>. Acesso em 28 fev. 2017.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE. **Infraestrutura rodoviária**. 2015a. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/modais-2/capa-infraestrutura-rodoviaria>>. Acesso em: maio 2015.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE. **Manual de gerência de pavimentos**. 2015b. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/modais-2/capa-infraestrutura-rodoviaria>>. Acesso em: maio 2015.

DICKOW, Carlos. EGR diz que investiu 93% da arrecadação do pedágio em dois anos e meio. **Revista online Folhadomate**, Venâncio Aires, RS, 16 fev. 2016. Disponível em: <<http://www.folhadomate.com/noticias/geral>>. Acesso: 20 out. 2016.

ECOCATARATAS. **[Início]**. [2016]. Disponível em: <www.ecocataratas.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

ECONORTE. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <<http://www.econorte.com.br>>. Acesso em: 10 ago. 2016.

ECOVIAS. **[Início]**. [2016]. Disponível em: <<http://www.ecovias.com.br>>. Acesso em: 10 ago. 2016.

EMPRESA GAÚCHA DE RODOVIAS. **EGR**. [2016]. Disponível em: <<http://www.egr.rs.gov.br>>. Acesso em: 10 out. 2016.

EUROSTAT. **Monthly minimum wages - bi-annual data**. 2016. Disponível em: <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=earn_mw_cur&lang=en>. Acesso: 20 out. 2016.

FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. São Paulo: Edusp, 2010.

FEDERAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES COMERCIAIS E DE SERVIÇOS DO RIO GRANDE DO SUL. **Federasul**. 2011.

Disponível em: <<http://www.federasul.com.br>>. Acesso em: 14 nov. 2016.

FERREIRA, Pedro C.; MALLIAGROS, Thomas G.. Investimentos, fontes de financiamento e evolução do setor de infraestrutura no Brasil: 1950-1996. **Ensaio Econômico**, Rio de Janeiro: FGV, n. 346, maio 1999. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/575/1199.pdf?sequence=2&isAllowed=y>>. Acesso em: 20 maio 2015.

FERREIRA, Vicente Antonio de Castro. **Análise da regulação tarifária pelo custo de serviços: discussão sobre a adequação dos modelos de custo de capital**. 2007. 160f. Tese (Doutorado em Economia) – Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: <<http://www.livrosgratis.com.br/ler-livro-online-82723/analise-da-regulacao-tarifaria-pelo-custo-de-servicos--discussao-sobre-a-adequacao-dos-modelos-de-custo-de-capital>>. Acesso em: 15 abr. 2015.

FLEURY, P.F.; FIGUEIREDO, K.; WANKE, P. (Org.). **Logística empresarial: a perspectivas brasileira**. São Paulo: Atlas, 2000. (COPPEAD de Administração)

FLEURY, Paulo Fernando. Os gargalos da infraestrutura logística no Brasil. In: BRESSER, Luiz Carlos (Org). **Economia brasileira na encruzilhada**. Rio de Janeiro: FGV, 2006.

FONSECA, Rafael Oliveira. **A circulação através da navegação de cabotagem no Brasil: um sistema de fluxos e fixos aquaviários voltados para a fluidez territorial**. 2012. 208f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-28032013-092127/pt-br.php>>. Acesso em: 20 ago. 2016.

GOULARTI FILHO, Alcides. **A formação econômica de Santa Catarina**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2007.

HIPÓLITO, Christina M. **A concessão de rodovias em Santa Catarina**. 2011. 242f. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2011. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/94774/302346.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 16 nov. 2014

JABBOUR, Elias. **China: infraestruturas e crescimento econômico**. São Paulo: Anita Garibaldi, 2006.

JESUS, Fernando Soares de. **Entroncamentos porto-ferrovias no Brasil**. 2016a. Ilustração elaborada a partir do Datum SIRGAS 2000 com dados do IBGE e DNIT.

JESUS, Fernando Soares de. **Rodovias sob concessão da EGR**. 2016b. Ilustração elaborada a partir do Datum SIRGAS 2000 com dados do IBGE, NEREUS e DNIT.

JESUS, Fernando Soares de. **Áreas de influência dos principais portos secos brasileiros**. 2017. Ilustração elaborada a partir do SIRGAS 2000 com dados do IBGE, DNIT E ABEPRA.

JESUS, Fernando Soares de. **Malha multimodal brasileira**. 2017a. Ilustração elaborada a partir do SIRGAS 2000 com dados do IBGE e DNIT.

JESUS, Fernando Soares de. **Principais rodovias da região Sul do Brasil**. 2017b. Ilustração elaborada a partir do SIRGAS 2000 com dados do IBGE e DNIT.

JESUS, Fernando Soares de. **Rodovias administradas pela Ecosul**. 2017c. Ilustração elaborada a partir do SIRGAS 2000 com dados do IBGE e DNIT.

JESUS, Fernando Soares de. **Trechos rodoviários concessionados na Região Sul do Brasil**. 2017d. Ilustração elaborada a partir do SIRGAS 2000 com dados do IBGE e DNIT.

JESUS, Fernando Soares de. **Trechos sob concessão da Autopista Litoral Sul**. 2017e. Ilustração elaborada a partir do SIRGAS 2000 com dados do IBGE e DNIT.

JESUS, Fernando Soares de. **Trechos sob concessão da Autopista Planalto Sul**. 2017f. Ilustração elaborada a partir do SIRGAS 2000 com dados do IBGE e DNIT.

JORNAL DO OESTE. **Vamos falar de concessão de rodovias e pedágio?**. 2016. Disponível em:
<<http://www.jornaldooeste.com.br/cidade/2016/06/vamos-falar-de-concessao-de-rodovias-e-pedagio/2174987/>>. Acesso em: 12 out. 2016.

KARAM, Rejane ; SHIMA, Walter T. A natureza da concessão rodoviária do Paraná e suas dificuldades. **Revista Economia & Tecnologia**, Curitiba, ano 02, v. 04, jan./mar. 2006. Disponível em:
<https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwjYrYTZv7rQAhUBchQKHc5hD8wQFggdMAA&url=http%3A%2F%2Frevistas.ufpr.br%2Fret%2Farticle%2Fdownload%2F28950%2F18919&usg=AFQjCNFd4yZF2o9mA-0u9vvloFwPw_-jdw&sig2=2voFDquGXpmXRSp_aPDNfw&cad=rja>. Acesso em: 21 set. 2016.

KARAM, REJANE. **A concessão de rodovias paranaenses sob a ótica da regulação**. 2005. 170f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico) - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Econômico, Setor de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2005. Disponível em:
<<http://acervodigital.ufpr.br/bitstream/handle/1884/34234/R%20-%20D%20-%20REJANE%20KARAM.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 15 nov. 2014.

LACERDA, Sander Magalhães. O financiamento da infraestrutura rodoviária através de contribuintes e usuários. **BNDES Setorial**, Rio de Janeiro, n. 21, p. 141-159, mar. 2005. Disponível em:

<http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/bnset/set2107.pdf>. Acesso em: 15 nov. 2013.

LATINI, Sidney A. **A implantação da indústria automobilística no Brasil**: da substituição de importações ativa à globalização passiva. São Paulo: Alaúde, 2007.

LEE, Shu Han. **Concessão de rodovias à iniciativa privada**: critérios para limitação de tarifas em processos de licitação. 1996. 220f. Dissertação (Mestrado em Engenharia) – Pós-graduação em Engenharia Civil, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1996. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/76485>>. Acesso em: 20 nov. 2013.

LESSA, Simone N.; PEREIRA, Luiz Andrei G.. O processo de planejamento e desenvolvimento do transporte rodoviário no Brasil. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 12, n. 40, p. 26-46, dez/2011. Disponível em: <<http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/16414/9175>>. Acesso em: 12 maio 2014.

MACHADO, Kal. **Concessões de rodovias**: mito e realidade. 2. ed. São Paulo: Prêmio Editorial, 2005.

MAMIGONIAN, Armen. Teorias sobre a industrialização brasileira. **Cadernos Geográficos**, Florianópolis, ano 2, n. 2, maio 2000. Disponível em: <<http://cadernosgeograficos.ufsc.br/files/2016/02/Cadernos-Geogr%C3%A1ficos-UFSC-N%C2%BA-02-Teorias-sobra-a-industrializa%C3%A7%C3%A3o-brasileira.-Maio-de-2000.pdf>>. Acesso em: 18 ago. 2014.

MANTEGA, Guido. **A economia política brasileira**. Petrópolis: Poli/Vozes, 1987.

MARTINI, Rafael. Com novo prazo, contorno viário da Grande Florianópolis esbarra em quatro entraves. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 16 jun. 2016. Disponível em: <<http://dc.clicrbs.com.br/sc/noticias/noticia/2016/06/com-novo->

prazo-contorno-viario-da-grande-florianopolis-esbarra-em-quatro-entraves-6023440.html>. Acesso em: 18 out. 2016.

MICHEL, Fernando Dutra; SENNA, Luiz Afonso dos Santos. **Rodovias Autossustentadas: o desafio do século XXI**. Porto Alegre: LASTRAN – Laboratório de Sistemas de Transportes, Escola de Engenharia Departamento de Produção e Transportes, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2008.

NABHAN, Fernando Mansour. **Principais riscos envolvidos na decisão de investimentos em concessões rodoviárias no Brasil**. 2004. 101f. Monografia (MBA em Gerenciamento de Empresas e Empreendimentos na Construção Civil) – Programa de Educação Continuada em Engenharia, Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004. Disponível em: <http://www.realestate.br/dash/uploads/sistema/Monografias_de_MBA/mono_fernando_nabhan.pdf>. Acesso em: 05 maio 2014.

NIVEAU, Maurice. **História dos fatos econômicos contemporâneos**. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1969.

PARANÁ. Departamento de Estradas e Rodagens. **História das rodovias do Paraná**. Disponível em: <<http://www.der.pr.gov.br>>. Acesso em: 5 jun. 2015.

PEREIRA, Luiz Carlos Bresser. **Desenvolvimento e crise no Brasil: 1930-1983**. São Paulo: Brasiliense, 1972.

PEREIRA, Vicente de Britto. **Transportes: história, crises e caminhos**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

PIZZO, Maria do Rosário R. de. Participação do setor privado nas áreas de infraestrutura. In: FILHA, Dulce Corrêa M.; MODENESI, Rui Lyrio (Org.). **BNDES: um banco de ideias: 50 anos refletindo o Brasil**. Rio de Janeiro: BNDES, 2002.

PORTAL GUIA DO TRANSPORTADOR. **[Guiadotrc]**. [2016]. Disponível em: <www.guiadotrc.com.br>. Acesso em: 30 jun. 2016.

RANGEL, Ignácio. A substituição de importações. In: _____. **Obras reunidas**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005. v. 1.

RESENDE, Eliseu. **As rodovias e o desenvolvimento do Brasil**. Munque: Federação Rodoviária Internacional, 1973.

REVISTA TRANSVIAS. **Confira o ranking das 9 concessões que cobram mais caro dos usuários no Brasil**. 2013.

Disponível em:

<<http://www.transvias.com.br/5765/noticias/Confira-o-ranking-das-9-concessoes-que-cobram-mais-caros-dos-usuarios-no-Brasil>>. Acesso em: 20 out. 2016.

RIO GRANDE DO SUL. Assembleia Legislativa. **Lei n. 10.997, de 18 de agosto de 1997**. Autoriza o Poder Executivo a conceder os serviços de operação e exploração, melhoramentos e ampliação de rodovias integrantes do Sistema Rodoviário Estadual e pertencentes ao Complexo Rodoviário Metropolitano/RS. Porto Alegre, 1997. Disponível em: <http://www.al.rs.gov.br/legis/M010/M0100099.ASP?Hid_Tipo=TEXTO&Hid_TodasNormas=8437&hTexto=&Hid_IDNorma=8437>. Acesso em: 20 maio 2015.

RIO GRANDE DO SUL. Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem. **Aspectos históricos**. [2015]. Disponível em: <<http://www.daer.rs.gov.br>>. Acesso em: 5 jun. 2015.

RODONORTE. **Tarifas de pedágio**. Disponível em: <<http://www.rondonorte.com.br/tarifas>>. Acesso: 11 ago. 2016.

ROSEMBERG, Nathan. **Por dentro da caixa preta: tecnologia e economia**. [tradução de] José Emílio Maiorino. São Paulo: Unicampi, 2006.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2006.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Edusp, 2014.

SANTOS, Milton [et al.]. O papel ativo da Geografia: um manifesto. In: ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS, 12., 2000, Florianópolis, SC. **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano 5, n. 9, p. 103-109, jul./dez., 2000. Disponível em: <http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/09_7_santos.pdf>. Acesso em: 21 set. 2016.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. 10. ed. Rio de Janeiro: Record, 2008.

SÃO PAULO. Departamento de Estradas e Rodagens. **[Home]**. [2015]. Disponível em: <<http://www.der.sp.gov.br>>. Acesso em: 5 jun. 2015.

SÃO PAULO. Departamento de Estradas e Rodagens. **Editais n. 007/CIC/97**: modalidade: concorrência internacional. 2016. Disponível em: <http://www.al.sp.gov.br/spl/2016/04/Acessorio/1312561_50322209_Acessorio.pdf>. Acesso em: 20 maio 2015.

SAVARIS, José A. Pedágio: conceitos e trajetórias históricas. **Cadernos da Escola de Direito e Relações Internacionais**, n. 9, 2008. Disponível em: <<http://www.egov.ufsc.br/portal/sites/default/files/anexos/33382-42798-1-PB.pdf>>. Acesso em: 15 maio 2013.

SAVARIS, José A. Pedágio: conceitos e trajetórias históricas. **Cadernos da Escola de Direito e Relações Internacionais**, n. 9, 2008. Disponível em: <<http://www.egov.ufsc.br/portal/sites/default/files/anexos/33382-42798-1-PB.pdf>>. Acesso em: 25 jul. 2013.

SCHILLING, Voltaire. Os anos JK, otimismo e esperança. Memorial do Rio Grande do Sul, **Caderno de História**, n. 12. [200?]. Disponível em: <<http://www.memorial.rs.gov.br/cadernos/jk.pdf>>. Acesso em: 15 maio 2014.

SCHYMURA, Luiz Guilherme ; CANÊDO-PINHEIRO, Mauricio. A infraestrutura no Brasil: a inconsistência das políticas públicas.

In: BRESSER, Luiz Carlos (Org.). **Economia brasileira na encruzilhada**. Rio de Janeiro: FGV, 2006.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **Estradas de ferro no Brasil**: das primeiras construções às parcerias público-privadas. Rio de Janeiro: Interciência, 2007.

SOARES, R. P.; CAMPOS NETO, C. A. S. Considerações sobre o projeto de lei de parceria público-privada (PPP) em face da experiência recente do Brasil. **Texto para Discussão**, Brasília: Ipea, n. 1.010, mar. 2004. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_1010.pdf>. Acesso em: 20 ago. 2016.

VERON, Adrien J.; CELLIER, Jacques L.. **Participação privada no setor rodoviário no Brasil Evolução recente e próximos passos**. Washington DC :Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento / The World Bank, 2010. Disponível em: <<http://documents.worldbank.org/curated/en/888541468229179974/pdf/569560ESW0P1010rodoviario0no0Brasil.pdf>>. Acesso em: 15 mar. 2014.

VIAPAR. **[Viapar]**. [2016]. Disponível em: <<http://www.viapar.com.br/>>. Acesso em: 11 ago. 2016.

VISCONTI, Tobias S. **O sistema gerencial de pavimentos**. 2000. Disponível em: <ipr.dnit.gov.br/normas-e-manuais>. Acesso em: 20 abr. 2014.

APÊNDICE A – *SITES CONSULTADOS PARA CONSTRUÇÃO DO QUADRO 27*

2D LOGÍSTICA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.2dlogistica.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

AGM LTDA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.agm.ind.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

AGV LOGÍSTICA S.A. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.agvlogistica.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

ALIANÇA TRANSPORTE E LOGÍSTICA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.aliancalog.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

AMG LOGÍSTICA E TRANSPORTES. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.amglog.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

AMPLO LOGÍSTICA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.amplologisticademarketing.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

ASAHI TRANSPORTES E LOGÍSTICA LTDA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.asahitransportes.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

BASELOG LOGÍSTICA. **[Página inicial]**. [2016]. Disponível em: <<https://pt-br.facebook.com/Baselog>>. Acesso em: 10 ago. 2016.

BINACIONAL PROVEDOR LOGÍSTICO. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.binacional.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

BPLOG LOGÍSTICA. **[Institucional]**. [2016]. Disponível em: <www.bplog.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

BRAF TRANSPORTE E LOGISTICA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.braftransportes.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

BRALOG TRANSPORTE LOGÍSTICA. **[Início]**. [2016]. Disponível em: <<http://bralog.com/>>. Acesso em: 10 ago. 2016.

CAP-LOGÍSTICA FRIGORIFICADA LTDA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.cap-pr.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

CAVOL LOGÍSTICA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.cavollogistica.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

CIA VERDE LOGÍSTICA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.ciaverdelog.com.br/>. Acesso em: 10 ago. 2016.

CNSA TRANSPORTES E LOGÍSTICA. **[Início]**. [2016]. Disponível em: <www.cnsatransportes.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

COMPAGER. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.compager.com.br> Acesso em: 10 ago. 2016.

COSTA TEIXEIRA - LOGÍSTICA DE TRANSPORTE. **[Empresa]**. [2016]. Disponível em: <costateixeira.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

EXCELLENCE TRANSPORTE E LOGÍSTICA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.excellencetransportes.com>. Acesso em: 10 ago. 2016.

FACCIN LOGÍSTICA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.faccinlogistica.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

FEKI LOGÍSTICA E TRANSPORTES LTDA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.feki.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

GOBOR TRANSPORTE E LOGÍSTICA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <<https://gobor.com.br>>. Acesso em: 10 ago. 2016.

GRUPO DSR. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.grupodsr.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

GVM LOGÍSTICA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.gvmb.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

ITAETE MOVIMENTAÇÃO LOGÍSTICA. **[Empresa]**. [2016]. Disponível em: <www.itaetelogistica.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

LIBRA LOGÍSTICA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.libralogistica.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

LOGISTOCK LOGÍSTICA E SERVIÇOS LTDA. **[Página inicial]**. [2016]. Disponível em: <www.logistock.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

MASTERCARGO TRANSPORTES E LOGÍSTICA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <<http://www.mastercargo.com.br/>>. Acesso em: 10 ago. 2016.

POZZER TRANSPORTES. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.pozzertransportes.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

RUMO – ALL. **[Quem somos]**. [2016]. Disponível em: <pt.rumolog.com>. Acesso em: 10 ago. 2016.

STOCKTECH LOGÍSTICA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <stocktech.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

TEGMA GESTÃO LOGÍSTICA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.tegma.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

TFT LOGÍSTICA E TRANSPORTE. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.tftlogistica.com>. Acesso em: 10 ago. 2016.

TRANSLOG TRANSPORTES. **[A empresa]**. [2016]. Disponível em: <translogtransportes.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

APÊNDICE B – SITES CONSULTADOS PARA CONSTRUÇÃO DO QUADRO 28

APOIO LOGÍSTICA E SERVIÇOS. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.apoiologistica.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

ARLETE TRANSPORTES E LOGÍSTICA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.arletetransportes.com.br/>. Acesso em: 10 ago. 2016.

ASCENSUS – SUPPLY CHAIN INTEGRATOR. **[Empresa]**. [2016]. Disponível em: <www.ascensus.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

AUTOLATINA TRANSPORTES E LOGÍSTICA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.autolatinalogistica.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

AXEL OPERAÇÕES LOGÍSTICAS. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.axellog.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

BOMI BRASIL. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <bomigroup.com/pt/brazil/contacts-brazil>. Acesso em: 10 ago. 2016.

BRASFRIGO S.A. **[Quem somos]**. [2016]. Disponível em: <www.brasfrigo.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

CONCÓRDIA LOGÍSTICA SA (CONLOG). **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.conlogsa.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

CONEXÃO MARÍTIMA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.cmaritima.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

COOTRAVALE. **[Sobre a COOTRAVALE]**. [2016]. Disponível em: <www.cootravale.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

DISTLÉ DISTRIBUIÇÃO E LOGÍSTICA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <<http://www.distle.com.br/>>. Acesso em: 10 ago. 2016.

EASYLOG SERVIÇOS E LOGÍSTICA LTDA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.easylog.com.br/>. Acesso em: 10 ago. 2016.

ELITE LOGÍSTICA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <elitelogistica.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

FIRST LOG. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.firstlog.com.br/>. Acesso em: 10 ago. 2016.

FONTANELLA TRANSPORTES LTDA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.fontanellatransportes.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

FORTE ARMAZÉNS GERAIS E LOGÍSTICA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.fortelogistica.com.br/>. Acesso em: 10 ago. 2016.

GH TRANSPORTE. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.ghtransporte.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

INLOG. **[Empresa]**. [2016]. Disponível em: <<https://inlog.biz>>. Acesso em: 10 ago. 2016.

ITRACON. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.itracon.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

LINK EXPRESS LOGÍSTICA. **[Empresa]**. [2016]. Disponível em: <www.linkexpresslogistica.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

M2 LOG. **[A empresa]**. [2016]. Disponível em: <www.m2log.com.br/>. Acesso em: 10 ago. 2016.

MEGA CENTRO LOGÍSTICO. **[Estrutura]**. [2016]. Disponível em: <www.vempromega.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

MIRIN DO SUL TRANSPORTES E LOGÍSTICA. **[Empresa]**. [2016]. Disponível em: <www.mirindosul.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

MSK LOGÍSTICA LTDA. **[Empresa]**. [2016]. Disponível em: <msklogistica.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

MULTILOG S/A. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.multilog.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

NORTE SUL LOGÍSTICA. **[Empresa]**. [2016]. Disponível em: <www.nortesullogistica.com.br/>. Acesso em: 10 ago. 2016.

OPENTECH. **[Quem somos]**. [2016]. Disponível em: <www.opentechgr.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

OTM LOGÍSTICA INTEGRADA. **[Empresa]**. [2016]. Disponível em: <www.otmlogistica.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

OURO NEGRO TRANSPORTES. **[Empresa]**. [2016]. Disponível em: <www.ouronegro.com>. Acesso em: 10 ago. 2016.

PROIMPORT BRASIL. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.proimport.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

RECRIS TRANSPORTES E LOGÍSTICA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.recrislog.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

SAG LOGÍSTICA E TRANSPORTES. **[Empresa]**. [2016]. Disponível em: <www.saglog.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

SUL EXPRESS LOGÍSTICA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.sulexpresslog.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

TAC TRANSPORTES. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.tactransportes.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

TAGLOG SERVIÇOS LOGÍSTICOS. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.taglog.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

TECADI GROUP. **[Empresa]**. [2016]. Disponível em: <tecadi.com.br/pt>. Acesso em: 10 ago. 2016.

TRANSMAGNA TRANSPORTES LTDA – JVL. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.transmagna.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

TRANSPORTES BENDINI. **[Empresa]**. [2016]. Disponível em: <www.transportesbendini.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

TRANSPORTES NATAL. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.transnatal.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

TRANSPORTES RAMTHUN. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.ramthun.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

WIW DISTRIBUIDORA E LOGÍSTICA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <grupowiw.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

XPM SOLUÇÕES EM LOGÍSTICA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.xpmlogistica.com.br>. Acesso em: 10 ago. 2016.

APÊNDICE C – SITES CONSULTADOS PARA CONSTRUÇÃO DO QUADRO 29

CARGOLOG SOLUÇÕES LOGÍSTICAS. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.cargologltda.com.br/>. Acesso em: 11 ago. 2016.

CELIBERTO LOGÍSTICA INTERNACIONAL. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.celiberto.com.br>. Acesso em: 11 ago. 2016.

CTIL LOGISTICA LTDA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.ctil.com.br>. Acesso em: 11 ago. 2016.

D.A.R TRANSPORTES E COM. LTDA. **[Você já conhece o transvias?]**. [2016]. Disponível em: <www.transvias.com.br/18764/transportadora/dar-transportes>. Acesso em: 11 ago. 2016.

JM LOGÍSTICA E PALETIZACAO LTDA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.jmlogisticars.com.br>. Acesso em: 11 ago. 2016.

MAXXILOG. **[Empresa]**. [2016]. Disponível em: <maxxilog.com.br>. Acesso em: 11 ago. 2016.

NAVEGAÇÃO ALIANÇA. **[A empresa]**. [2016]. Disponível em: <www.alianca.com.br>. Acesso em: 11 ago. 2016.

PANAZZOLO LOGÍSTICA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.panazzolo.com.br>. Acesso em: 11 ago. 2016.

PEXTER. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.pexter.com.br>. Acesso em: 11 ago. 2016.

PRATTICA LOGÍSTICA COMERCIAL. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <pratticalogistica.web2007.uni5.net>. Acesso em: 11 ago. 2016.

REITER TRANSPORTES E LOGÍSTICA LTDA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.reiterlog.com.br>. Acesso em: 11 ago. 2016.

ROTA GERENCIAMENTO DE RISCO E LOGÍSTICA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <<https://www.facebook.com/.../Rota-Gerenciamento-de-Risco-e-Logistica>>. Acesso em: 11 ago. 2016.

SCAPINI TRANSPORTE E LOGÍSTICA LTDA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.scapini.com.br/>. Acesso em: 11 ago. 2016.

SÍRIUS LOGÍSTICA INTEGRADA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.siriuslog.com.br>. Acesso em: 11 ago. 2016.

TECON RIO GRANDE S.A. **[Quem somos]**. [2016]. Disponível em: <tecon.com.br>. Acesso em: 11 ago. 2016.

TRANSCAXIAS LOGÍSTICA INTELIGENTE. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.transcaxias.com.br>. Acesso em: 11 ago 2016.

TRANSPORTADORA SERVTECHE. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.servteche.com.br/>. Acesso em: 11 ago. 2016.

UNIDÃO TRANSPORTES. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <<http://www.unidao.com/>>. Acesso em: 11 ago 2016.

VBR LOGÍSTICA LTDA. **[Home]**. [2016]. Disponível em: <www.vbrlogistica.com.br>. Acesso em: 11 ago. 2016.

ANEXO A – LEI N. 11.079 - PPP

**Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos**

LEI Nº 11.079, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2004.

Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Capítulo I**DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. 1º Esta Lei institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. Esta Lei aplica-se aos órgãos da administração pública direta dos Poderes Executivo e Legislativo, aos fundos especiais, às autarquias, às fundações públicas, às empresas públicas, às sociedades de economia mista e às demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios. (Redação dada pela Lei nº 13.137, de 2015)

Art. 2º Parceria público-privada é o contrato administrativo de concessão, na modalidade patrocinada ou administrativa.

§ 1º Concessão patrocinada é a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, quando envolver, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado.

§ 2º Concessão administrativa é o contrato de prestação de serviços de que a Administração Pública seja a usuária direta ou indireta, ainda que envolva execução de obra ou fornecimento e instalação de bens.

§ 3º Não constitui parceria público-privada a concessão comum, assim entendida a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, quando não envolver contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado.

§ 4º É vedada a celebração de contrato de parceria público-privada:

I – cujo valor do contrato seja inferior a R\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais);

II – cujo período de prestação do serviço seja inferior a 5 (cinco) anos; ou

III – que tenha como objeto único o fornecimento de mão-de-obra, o fornecimento e instalação de equipamentos ou a execução de obra pública.

Art. 3º As concessões administrativas regem-se por esta Lei, aplicando-se lhes adicionalmente o disposto nos arts. 21, 23, 25 e 27 a 39 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e no art. 31 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.
(Regulamento)

§ 1º As concessões patrocinadas regem-se por esta Lei, aplicando-se lhes subsidiariamente o disposto na Lei nº 8.987, de

13 de fevereiro de 1995, e nas leis que lhe são correlatas.
(Regulamento)

§ 2º As concessões comuns continuam regidas pela Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e pelas leis que lhe são correlatas, não se lhes aplicando o disposto nesta Lei.

§ 3º Continuam regidos exclusivamente pela Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e pelas leis que lhe são correlatas os contratos administrativos que não caracterizem concessão comum, patrocinada ou administrativa.

Art. 4º Na contratação de parceria público-privada serão observadas as seguintes diretrizes:

I – eficiência no cumprimento das missões de Estado e no emprego dos recursos da sociedade;

II – respeito aos interesses e direitos dos destinatários dos serviços e dos entes privados incumbidos da sua execução;

III – indelegabilidade das funções de regulação, jurisdicional, do exercício do poder de polícia e de outras atividades exclusivas do Estado;

IV – responsabilidade fiscal na celebração e execução das parcerias;

V – transparência dos procedimentos e das decisões;

VI – repartição objetiva de riscos entre as partes;

VII – sustentabilidade financeira e vantagens socioeconômicas dos projetos de parceria.

Capítulo II

DOS CONTRATOS DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA

Art. 5º As cláusulas dos contratos de parceria público-privada atenderão ao disposto no art. 23 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, no que couber, devendo também prever:

I – o prazo de vigência do contrato, compatível com a amortização dos investimentos realizados, não inferior a 5 (cinco), nem superior a 35 (trinta e cinco) anos, incluindo eventual prorrogação;

II – as penalidades aplicáveis à Administração Pública e ao parceiro privado em caso de inadimplemento contratual, fixadas sempre de forma proporcional à gravidade da falta cometida, e às obrigações assumidas;

III – a repartição de riscos entre as partes, inclusive os referentes a caso fortuito, força maior, fato do príncipe e álea econômica extraordinária;

IV – as formas de remuneração e de atualização dos valores contratuais;

V – os mecanismos para a preservação da atualidade da prestação dos serviços;

VI – os fatos que caracterizem a inadimplência pecuniária do parceiro público, os modos e o prazo de regularização e, quando houver, a forma de acionamento da garantia;

VII – os critérios objetivos de avaliação do desempenho do parceiro privado;

VIII – a prestação, pelo parceiro privado, de garantias de execução suficientes e compatíveis com os ônus e riscos envolvidos, observados os limites dos §§ 3º e 5º do art. 56 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e, no que se refere às concessões patrocinadas, o disposto no inciso XV do art. 18 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

IX – o compartilhamento com a Administração Pública de ganhos econômicos efetivos do parceiro privado decorrentes da redução do risco de crédito dos financiamentos utilizados pelo parceiro privado;

X – a realização de vistoria dos bens reversíveis, podendo o parceiro público reter os pagamentos ao parceiro privado, no valor necessário para reparar as irregularidades eventualmente detectadas.

XI - o cronograma e os marcos para o repasse ao parceiro privado das parcelas do aporte de recursos, na fase de investimentos do projeto e/ou após a disponibilização dos serviços, sempre que verificada a hipótese do § 2º do art. 6º desta Lei. (Incluído pela Lei nº 12.766, de 2012)

§ 1º As cláusulas contratuais de atualização automática de valores baseadas em índices e fórmulas matemáticas, quando houver, serão aplicadas sem necessidade de homologação pela Administração Pública, exceto se esta publicar, na imprensa oficial, onde houver, até o prazo de 15 (quinze) dias após apresentação da fatura, razões fundamentadas nesta Lei ou no contrato para a rejeição da atualização.

§ 2º Os contratos poderão prever adicionalmente:

~~I — os requisitos e condições em que o parceiro público autorizará a transferência do controle da sociedade de propósito específico para os seus financiadores, com o objetivo de promover a sua reestruturação financeira e assegurar a continuidade da prestação dos serviços, não se aplicando para este efeito o previsto no inciso I do parágrafo único do art. 27 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;~~

I - os requisitos e condições em que o parceiro público autorizará a transferência do controle ou a administração temporária da sociedade de propósito específico aos seus financiadores e garantidores com quem não mantenha vínculo societário direto, com o objetivo de promover a sua reestruturação financeira e assegurar a continuidade da prestação dos serviços, não se

aplicando para este efeito o previsto no inciso I do parágrafo único do art. 27 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; (Redação dada pela Lei nº 13.097, de 2015)

II – a possibilidade de emissão de empenho em nome dos financiadores do projeto em relação às obrigações pecuniárias da Administração Pública;

III – a legitimidade dos financiadores do projeto para receber indenizações por extinção antecipada do contrato, bem como pagamentos efetuados pelos fundos e empresas estatais garantidores de parcerias público-privadas.

Art. 5º-A. Para fins do inciso I do § 2º do art. 5º, considera-se: (Incluído pela Lei nº 13.097, de 2015)

I - o controle da sociedade de propósito específico a propriedade resolúvel de ações ou quotas por seus financiadores e garantidores que atendam os requisitos do art. 116 da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976; (Incluído pela Lei nº 13.097, de 2015)

II - A administração temporária da sociedade de propósito específico, pelos financiadores e garantidores quando, sem a transferência da propriedade de ações ou quotas, forem outorgados os seguintes poderes: (Incluído pela Lei nº 13.097, de 2015)

a) indicar os membros do Conselho de Administração, a serem eleitos em Assembleia Geral pelos acionistas, nas sociedades regidas pela Lei 6.404, de 15 de dezembro de 1976; ou administradores, a serem eleitos pelos quotistas, nas demais sociedades; (Incluído pela Lei nº 13.097, de 2015)

b) indicar os membros do Conselho Fiscal, a serem eleitos pelos acionistas ou quotistas controladores em Assembleia Geral; (Incluído pela Lei nº 13.097, de 2015)

c) exercer poder de veto sobre qualquer proposta submetida à votação dos acionistas ou quotistas da concessionária, que representem, ou possam representar, prejuízos aos fins previstos no **caput** deste artigo; (Incluído pela Lei nº 13.097, de 2015)

d) outros poderes necessários ao alcance dos fins previstos no **caput** deste artigo; (Incluído pela Lei nº 13.097, de 2015)

§ 1º A administração temporária autorizada pelo poder concedente não acarretará responsabilidade aos financiadores e garantidores em relação à tributação, encargos, ônus, sanções, obrigações ou compromissos com terceiros, inclusive com o poder concedente ou empregados. (Incluído pela Lei nº 13.097, de 2015)

§ 2º O Poder Concedente disciplinará sobre o prazo da administração temporária. (Incluído pela Lei nº 13.097, de 2015)

Art. 6º A contraprestação da Administração Pública nos contratos de parceria público-privada poderá ser feita por:

I – ordem bancária;

II – cessão de créditos não tributários;

III – outorga de direitos em face da Administração Pública;

IV – outorga de direitos sobre bens públicos dominicais;

V – outros meios admitidos em lei.

§ 1º O contrato poderá prever o pagamento ao parceiro privado de remuneração variável vinculada ao seu desempenho, conforme metas e padrões de qualidade e disponibilidade definidos no contrato. (Incluído pela Lei nº 12.766, de 2012)

§ 2º O contrato poderá prever o aporte de recursos em favor do parceiro privado para a realização de obras e aquisição de bens reversíveis, nos termos dos incisos X e XI do caput do art. 18 da

Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, desde que autorizado no edital de licitação, se contratos novos, ou em lei específica, se contratos celebrados até 8 de agosto de 2012. (Incluído pela Lei nº 12.766, de 2012)

§ 3º O valor do aporte de recursos realizado nos termos do § 2º poderá ser excluído da determinação: (Incluído pela Lei nº 12.766, de 2012)

I - do lucro líquido para fins de apuração do lucro real e da base de cálculo da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL; e (Incluído pela Lei nº 12.766, de 2012)

II - da base de cálculo da Contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS. (Incluído pela Lei nº 12.766, de 2012)

III - da base de cálculo da Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta - CPRB devida pelas empresas referidas nos arts. 7º e 8º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, a partir de 1º de janeiro de 2015. (Incluído pela Lei nº 13.043, de 2014) Vigência

§ 4º Até 31 de dezembro de 2013, para os optantes conforme o art. 75 da Lei nº 12.973, de 13 de maio de 2014, e até 31 de dezembro de 2014, para os não optantes, a parcela excluída nos termos do § 3º deverá ser computada na determinação do lucro líquido para fins de apuração do lucro real, da base de cálculo da CSLL e da base de cálculo da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins, na proporção em que o custo para a realização de obras e aquisição de bens a que se refere o § 2º deste artigo for realizado, inclusive mediante depreciação ou extinção da concessão, nos termos do art. 35 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. (Redação dada pela Lei nº 13.043, de 2014) Vigência

§ 5º Por ocasião da extinção do contrato, o parceiro privado não receberá indenização pelas parcelas de investimentos vinculados a bens reversíveis ainda não amortizadas ou depreciadas, quando tais investimentos houverem sido realizados com valores

provenientes do aporte de recursos de que trata o § 2º. (Incluído pela Lei nº 12.766, de 2012)

§ 6º A partir de 1º de janeiro de 2014, para os optantes conforme o art. 75 da Lei nº 12.973, de 13 de maio de 2014, e de 1º de janeiro de 2015, para os não optantes, a parcela excluída nos termos do § 3º deverá ser computada na determinação do lucro líquido para fins de apuração do lucro real, da base de cálculo da CSLL e da base de cálculo da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins em cada período de apuração durante o prazo restante do contrato, considerado a partir do início da prestação dos serviços públicos. (Incluído pela Lei nº 13.043, de 2014) Vigência

§ 7º No caso do § 6º, o valor a ser adicionado em cada período de apuração deve ser o valor da parcela excluída dividida pela quantidade de períodos de apuração contidos no prazo restante do contrato. (Incluído pela Lei nº 13.043, de 2014) Vigência

§ 8º Para os contratos de concessão em que a concessionária já tenha iniciado a prestação dos serviços públicos nas datas referidas no § 6º, as adições subsequentes serão realizadas em cada período de apuração durante o prazo restante do contrato, considerando o saldo remanescente ainda não adicionado. (Incluído pela Lei nº 13.043, de 2014) Vigência

§ 9º A parcela excluída nos termos do inciso III do § 3º deverá ser computada na determinação da base de cálculo da contribuição previdenciária de que trata o inciso III do § 3º em cada período de apuração durante o prazo restante previsto no contrato para construção, recuperação, reforma, ampliação ou melhoramento da infraestrutura que será utilizada na prestação de serviços públicos. (Incluído pela Lei nº 13.043, de 2014) Vigência

§ 10. No caso do § 9º, o valor a ser adicionado em cada período de apuração deve ser o valor da parcela excluída dividida pela quantidade de períodos de apuração contidos no prazo restante

previsto no contrato para construção, recuperação, reforma, ampliação ou melhoramento da infraestrutura que será utilizada na prestação de serviços públicos. (Incluído pela Lei nº 13.043, de 2014) Vigência

§ 11. Ocorrendo a extinção da concessão antes do advento do termo contratual, o saldo da parcela excluída nos termos do § 3º, ainda não adicionado, deverá ser computado na determinação do lucro líquido para fins de apuração do lucro real, da base de cálculo da CSLL e da base de cálculo da Contribuição para o PIS/Pasep, da Cofins e da contribuição previdenciária de que trata o inciso III do § 3º no período de apuração da extinção. (Incluído pela Lei nº 13.043, de 2014) Vigência

§ 12. Aplicam-se às receitas auferidas pelo parceiro privado nos termos do § 6º o regime de apuração e as alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins aplicáveis às suas receitas decorrentes da prestação dos serviços públicos. (Incluído pela Lei nº 13.043, de 2014) Vigência

Art. 7º A contraprestação da Administração Pública será obrigatoriamente precedida da disponibilização do serviço objeto do contrato de parceria público-privada.

§ 1º É facultado à administração pública, nos termos do contrato, efetuar o pagamento da contraprestação relativa a parcela fruível do serviço objeto do contrato de parceria público-privada. (Incluído pela Lei nº 12.766, de 2012)

§ 2º O aporte de recursos de que trata o § 2º do art. 6º, quando realizado durante a fase dos investimentos a cargo do parceiro privado, deverá guardar proporcionalidade com as etapas efetivamente executadas. (Incluído pela Lei nº 12.766, de 2012)

Capítulo III

DAS GARANTIAS

Art. 8º As obrigações pecuniárias contraídas pela Administração Pública em contrato de parceria público-privada poderão ser garantidas mediante:

I – vinculação de receitas, observado o disposto no inciso IV do art. 167 da Constituição Federal;

II – instituição ou utilização de fundos especiais previstos em lei;

III – contratação de seguro-garantia com as companhias seguradoras que não sejam controladas pelo Poder Público;

IV – garantia prestada por organismos internacionais ou instituições financeiras que não sejam controladas pelo Poder Público;

V – garantias prestadas por fundo garantidor ou empresa estatal criada para essa finalidade;

VI – outros mecanismos admitidos em lei.

Capítulo IV

DA SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO

Art. 9º Antes da celebração do contrato, deverá ser constituída sociedade de propósito específico, incumbida de implantar e gerir o objeto da parceria.

§ 1º A transferência do controle da sociedade de propósito específico estará condicionada à autorização expressa da Administração Pública, nos termos do edital e do contrato, observado o disposto no parágrafo único do art. 27 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

§ 2º A sociedade de propósito específico poderá assumir a forma de companhia aberta, com valores mobiliários admitidos a negociação no mercado.

§ 3º A sociedade de propósito específico deverá obedecer a padrões de governança corporativa e adotar contabilidade e demonstrações financeiras padronizadas, conforme regulamento.

§ 4º Fica vedado à Administração Pública ser titular da maioria do capital votante das sociedades de que trata este Capítulo.

§ 5º A vedação prevista no § 4º deste artigo não se aplica à eventual aquisição da maioria do capital votante da sociedade de propósito específico por instituição financeira controlada pelo Poder Público em caso de inadimplemento de contratos de financiamento.

Capítulo V

DA LICITAÇÃO

Art. 10. A contratação de parceria público-privada será precedida de licitação na modalidade de concorrência, estando a abertura do processo licitatório condicionada a:

I – autorização da autoridade competente, fundamentada em estudo técnico que demonstre:

a) a conveniência e a oportunidade da contratação, mediante identificação das razões que justifiquem a opção pela forma de parceria público-privada;

b) que as despesas criadas ou aumentadas não afetarão as metas de resultados fiscais previstas no Anexo referido no § 1º do art. 4º da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, devendo seus efeitos financeiros, nos períodos seguintes, ser compensados pelo aumento permanente de receita ou pela redução permanente de despesa; e

c) quando for o caso, conforme as normas editadas na forma do art. 25 desta Lei, a observância dos limites e condições decorrentes da aplicação dos arts. 29, 30 e 32 da Lei

Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, pelas obrigações contraídas pela Administração Pública relativas ao objeto do contrato;

II – elaboração de estimativa do impacto orçamentário-financeiro nos exercícios em que deva vigorar o contrato de parceria público-privada;

III – declaração do ordenador da despesa de que as obrigações contraídas pela Administração Pública no decorrer do contrato são compatíveis com a lei de diretrizes orçamentárias e estão previstas na lei orçamentária anual;

IV – estimativa do fluxo de recursos públicos suficientes para o cumprimento, durante a vigência do contrato e por exercício financeiro, das obrigações contraídas pela Administração Pública;

V – seu objeto estar previsto no plano plurianual em vigor no âmbito onde o contrato será celebrado;

VI – submissão da minuta de edital e de contrato à consulta pública, mediante publicação na imprensa oficial, em jornais de grande circulação e por meio eletrônico, que deverá informar a justificativa para a contratação, a identificação do objeto, o prazo de duração do contrato, seu valor estimado, fixando-se prazo mínimo de 30 (trinta) dias para recebimento de sugestões, cujo termo dar-se-á pelo menos 7 (sete) dias antes da data prevista para a publicação do edital; e

VII – licença ambiental prévia ou expedição das diretrizes para o licenciamento ambiental do empreendimento, na forma do regulamento, sempre que o objeto do contrato exigir.

§ 1º A comprovação referida nas alíneas b e c do inciso I do caput deste artigo conterà as premissas e metodologia de cálculo utilizadas, observadas as normas gerais para consolidação das contas públicas, sem prejuízo do exame de compatibilidade das

despesas com as demais normas do plano plurianual e da lei de diretrizes orçamentárias.

§ 2º Sempre que a assinatura do contrato ocorrer em exercício diverso daquele em que for publicado o edital, deverá ser precedida da atualização dos estudos e demonstrações a que se referem os incisos I a IV do caput deste artigo.

§ 3º As concessões patrocinadas em que mais de 70% (setenta por cento) da remuneração do parceiro privado for paga pela Administração Pública dependerão de autorização legislativa específica.

§ 4º Os estudos de engenharia para a definição do valor do investimento da PPP deverão ter nível de detalhamento de anteprojeto, e o valor dos investimentos para definição do preço de referência para a licitação será calculado com base em valores de mercado considerando o custo global de obras semelhantes no Brasil ou no exterior ou com base em sistemas de custos que utilizem como insumo valores de mercado do setor específico do projeto, aferidos, em qualquer caso, mediante orçamento sintético, elaborado por meio de metodologia expedita ou paramétrica. (Incluído pela Lei nº 12.766, de 2012)

Art. 11. O instrumento convocatório conterá minuta do contrato, indicará expressamente a submissão da licitação às normas desta Lei e observará, no que couber, os §§ 3º e 4º do art. 15, os arts. 18, 19 e 21 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, podendo ainda prever:

I – exigência de garantia de proposta do licitante, observado o limite do inciso III do art. 31 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993;

II – (VETADO)

III – o emprego dos mecanismos privados de resolução de disputas, inclusive a arbitragem, a ser realizada no Brasil e em língua portuguesa, nos termos da Lei nº 9.307, de 23 de

setembro de 1996, para dirimir conflitos decorrentes ou relacionados ao contrato.

Parágrafo único. O edital deverá especificar, quando houver, as garantias da contraprestação do parceiro público a serem concedidas ao parceiro privado.

Art. 12. O certame para a contratação de parcerias público-privadas obedecerá ao procedimento previsto na legislação vigente sobre licitações e contratos administrativos e também ao seguinte:

I – o julgamento poderá ser precedido de etapa de qualificação de propostas técnicas, desclassificando-se os licitantes que não alcançarem a pontuação mínima, os quais não participarão das etapas seguintes;

II – o julgamento poderá adotar como critérios, além dos previstos nos incisos I e V do art. 15 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, os seguintes:

a) menor valor da contraprestação a ser paga pela Administração Pública;

b) melhor proposta em razão da combinação do critério da alínea a com o de melhor técnica, de acordo com os pesos estabelecidos no edital;

III – o edital definirá a forma de apresentação das propostas econômicas, admitindo-se:

a) propostas escritas em envelopes lacrados; ou

b) propostas escritas, seguidas de lances em viva voz;

IV – o edital poderá prever a possibilidade de saneamento de falhas, de complementação de insuficiências ou ainda de correções de caráter formal no curso do procedimento, desde

que o licitante possa satisfazer as exigências dentro do prazo fixado no instrumento convocatório.

§ 1º Na hipótese da alínea b do inciso III do caput deste artigo:

I - os lances em viva voz serão sempre oferecidos na ordem inversa da classificação das propostas escritas, sendo vedado ao edital limitar a quantidade de lances;

II – o edital poderá restringir a apresentação de lances em viva voz aos licitantes cuja proposta escrita for no máximo 20% (vinte por cento) maior que o valor da melhor proposta.

§ 2º O exame de propostas técnicas, para fins de qualificação ou julgamento, será feito por ato motivado, com base em exigências, parâmetros e indicadores de resultado pertinentes ao objeto, definidos com clareza e objetividade no edital.

Art. 13. O edital poderá prever a inversão da ordem das fases de habilitação e julgamento, hipótese em que:

I – encerrada a fase de classificação das propostas ou o oferecimento de lances, será aberto o invólucro com os documentos de habilitação do licitante mais bem classificado, para verificação do atendimento das condições fixadas no edital;

II – verificado o atendimento das exigências do edital, o licitante será declarado vencedor;

III – inabilitado o licitante melhor classificado, serão analisados os documentos habilitatórios do licitante com a proposta classificada em 2º (segundo) lugar, e assim, sucessivamente, até que um licitante classificado atenda às condições fixadas no edital;

IV – proclamado o resultado final do certame, o objeto será adjudicado ao vencedor nas condições técnicas e econômicas por ele ofertadas.

Capítulo VI

DISPOSIÇÕES APLICÁVEIS À UNIÃO

Art. 14. Será instituído, por decreto, órgão gestor de parcerias público-privadas federais, com competência para: (Vide Decreto nº 5.385, de 2005)

I – definir os serviços prioritários para execução no regime de parceria público-privada;

II – disciplinar os procedimentos para celebração desses contratos;

III – autorizar a abertura da licitação e aprovar seu edital;

IV – apreciar os relatórios de execução dos contratos.

§ 1º O órgão mencionado no caput deste artigo será composto por indicação nominal de um representante titular e respectivo suplente de cada um dos seguintes órgãos:

I – Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, ao qual cumprirá a tarefa de coordenação das respectivas atividades;

II – Ministério da Fazenda;

III – Casa Civil da Presidência da República.

§ 2º Das reuniões do órgão a que se refere o caput deste artigo para examinar projetos de parceria público-privada participará um representante do órgão da Administração Pública direta cuja área de competência seja pertinente ao objeto do contrato em análise.

§ 3º Para deliberação do órgão gestor sobre a contratação de parceria público-privada, o expediente deverá estar instruído com pronunciamento prévio e fundamentado:

I – do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, sobre o mérito do projeto;

II – do Ministério da Fazenda, quanto à viabilidade da concessão da garantia e à sua forma, relativamente aos riscos para o Tesouro Nacional e ao cumprimento do limite de que trata o art. 22 desta Lei.

§ 4º Para o desempenho de suas funções, o órgão citado no caput deste artigo poderá criar estrutura de apoio técnico com a presença de representantes de instituições públicas.

§ 5º O órgão de que trata o caput deste artigo remeterá ao Congresso Nacional e ao Tribunal de Contas da União, com periodicidade anual, relatórios de desempenho dos contratos de parceria público-privada.

§ 6º Para fins do atendimento do disposto no inciso V do art. 4º desta Lei, ressalvadas as informações classificadas como sigilosas, os relatórios de que trata o § 5º deste artigo serão disponibilizados ao público, por meio de rede pública de transmissão de dados.

Art. 14-A. A Câmara dos Deputados e o Senado Federal, por meio de atos das respectivas Mesas, poderão dispor sobre a matéria de que trata o art. 14 no caso de parcerias público-privadas por eles realizadas, mantida a competência do Ministério da Fazenda descrita no inciso II do § 3º do referido artigo. (Incluído pela Lei nº 13.137, de 2015)

Art. 15. Compete aos Ministérios e às Agências Reguladoras, nas suas respectivas áreas de competência, submeter o edital de licitação ao órgão gestor, proceder à licitação, acompanhar e fiscalizar os contratos de parceria público-privada.

Parágrafo único. Os Ministérios e Agências Reguladoras encaminharão ao órgão a que se refere o caput do art. 14 desta Lei, com periodicidade semestral, relatórios circunstanciados acerca da execução dos contratos de parceria público-privada, na forma definida em regulamento.

Art. 16. Ficam a União, seus fundos especiais, suas autarquias, suas fundações públicas e suas empresas estatais dependentes autorizadas a participar, no limite global de R\$ 6.000.000.000,00 (seis bilhões de reais), em Fundo Garantidor de Parcerias Público-Privadas - FGP que terá por finalidade prestar garantia de pagamento de obrigações pecuniárias assumidas pelos parceiros públicos federais, distritais, estaduais ou municipais em virtude das parcerias de que trata esta Lei. (Redação dada pela Lei nº 12.766, de 2012)

§ 1º O FGP terá natureza privada e patrimônio próprio separado do patrimônio dos cotistas, e será sujeito a direitos e obrigações próprios.

§ 2º O patrimônio do Fundo será formado pelo aporte de bens e direitos realizado pelos cotistas, por meio da integralização de cotas e pelos rendimentos obtidos com sua administração.

§ 3º Os bens e direitos transferidos ao Fundo serão avaliados por empresa especializada, que deverá apresentar laudo fundamentado, com indicação dos critérios de avaliação adotados e instruído com os documentos relativos aos bens avaliados.

§ 4º A integralização das cotas poderá ser realizada em dinheiro, títulos da dívida pública, bens imóveis dominicais, bens móveis, inclusive ações de sociedade de economia mista federal excedentes ao necessário para manutenção de seu controle pela União, ou outros direitos com valor patrimonial.

§ 5º O FGP responderá por suas obrigações com os bens e direitos integrantes de seu patrimônio, não respondendo os

cotistas por qualquer obrigação do Fundo, salvo pela integralização das cotas que subscreverem.

§ 6º A integralização com bens a que se refere o § 4º deste artigo será feita independentemente de licitação, mediante prévia avaliação e autorização específica do Presidente da República, por proposta do Ministro da Fazenda.

§ 7º O aporte de bens de uso especial ou de uso comum no FGP será condicionado a sua desafetação de forma individualizada.

§ 8º A capitalização do FGP, quando realizada por meio de recursos orçamentários, dar-se-á por ação orçamentária específica para esta finalidade, no âmbito de Encargos Financeiros da União. (Redação dada pela Lei nº 12.409, de 2011)

§ 9º (VETADO). (Incluído e vetado pela Lei nº 12.766, de 2012)

Art. 17. O FGP será criado, administrado, gerido e representado judicial e extrajudicialmente por instituição financeira controlada, direta ou indiretamente, pela União, com observância das normas a que se refere o inciso XXII do art. 4º da Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964.

§ 1º O estatuto e o regulamento do FGP serão aprovados em assembleia dos cotistas.

§ 2º A representação da União na assembléia dos cotistas dar-se-á na forma do inciso V do art. 10 do Decreto-Lei nº 147, de 3 de fevereiro de 1967.

§ 3º Caberá à instituição financeira deliberar sobre a gestão e alienação dos bens e direitos do FGP, zelando pela manutenção de sua rentabilidade e liquidez.

Art. 18. O estatuto e o regulamento do FGP devem deliberar sobre a política de concessão de garantias, inclusive no que se refere à relação entre ativos e passivos do Fundo. (Redação dada pela Lei nº 12.409, de 2011)

§ 1º A garantia será prestada na forma aprovada pela assembleia dos cotistas, nas seguintes modalidades:

I – fiança, sem benefício de ordem para o fiador;

II – penhor de bens móveis ou de direitos integrantes do patrimônio do FGP, sem transferência da posse da coisa empenhada antes da execução da garantia;

III – hipoteca de bens imóveis do patrimônio do FGP;

IV – alienação fiduciária, permanecendo a posse direta dos bens com o FGP ou com agente fiduciário por ele contratado antes da execução da garantia;

V – outros contratos que produzam efeito de garantia, desde que não transfiram a titularidade ou posse direta dos bens ao parceiro privado antes da execução da garantia;

VI – garantia, real ou pessoal, vinculada a um patrimônio de afetação constituído em decorrência da separação de bens e direitos pertencentes ao FGP.

§ 2º O FGP poderá prestar contra-garantias a seguradoras, instituições financeiras e organismos internacionais que garantirem o cumprimento das obrigações pecuniárias dos cotistas em contratos de parceria público-privadas.

§ 3º A quitação pelo parceiro público de cada parcela de débito garantido pelo FGP importará exoneração proporcional da garantia.

§ 4º O FGP poderá prestar garantia mediante contratação de instrumentos disponíveis em mercado, inclusive para

complementação das modalidades previstas no § 1º.
(Redação dada pela Lei nº 12.766, de 2012)

§ 5º O parceiro privado poderá acionar o FGP nos casos de: (Redação dada pela Lei nº 12.766, de 2012)

I - crédito líquido e certo, constante de título exigível aceito e não pago pelo parceiro público após 15 (quinze) dias contados da data de vencimento; e (Incluído pela Lei nº 12.766, de 2012)

II - débitos constantes de faturas emitidas e não aceitas pelo parceiro público após 45 (quarenta e cinco) dias contados da data de vencimento, desde que não tenha havido rejeição expressa por ato motivado. (Incluído pela Lei nº 12.766, de 2012)

§ 6º A quitação de débito pelo FGP importará sua subrogação nos direitos do parceiro privado.

§ 7º Em caso de inadimplemento, os bens e direitos do Fundo poderão ser objeto de constrição judicial e alienação para satisfazer as obrigações garantidas.

§ 8º O FGP poderá usar parcela da cota da União para prestar garantia aos seus fundos especiais, às suas autarquias, às suas fundações públicas e às suas empresas estatais dependentes. (Incluído pela Lei nº 12.409, de 2011)

§ 9º O FGP é obrigado a honrar faturas aceitas e não pagas pelo parceiro público. (Incluído pela Lei nº 12.766, de 2012)

§ 10. O FGP é proibido de pagar faturas rejeitadas expressamente por ato motivado. (Incluído pela Lei nº 12.766, de 2012)

§ 11. O parceiro público deverá informar o FGP sobre qualquer fatura rejeitada e sobre os motivos da rejeição no prazo de 40 (quarenta) dias contado da data de vencimento. (Incluído pela Lei nº 12.766, de 2012)

§ 12. A ausência de aceite ou rejeição expressa de fatura por parte do parceiro público no prazo de 40 (quarenta) dias contado da data de vencimento implicará aceitação tácita. (Incluído pela Lei nº 12.766, de 2012)

§ 13. O agente público que contribuir por ação ou omissão para a aceitação tácita de que trata o § 12 ou que rejeitar fatura sem motivação será responsabilizado pelos danos que causar, em conformidade com a legislação civil, administrativa e penal em vigor. (Incluído pela Lei nº 12.766, de 2012)

Art. 19 O FGP não pagará rendimentos a seus cotistas, assegurando-se a qualquer deles o direito de requerer o resgate total ou parcial de suas cotas, correspondente ao patrimônio ainda não utilizado para a concessão de garantias, fazendo-se a liquidação com base na situação patrimonial do Fundo.

Art. 20. A dissolução do FGP, deliberada pela assembleia dos cotistas, ficará condicionada à prévia quitação da totalidade dos débitos garantidos ou liberação das garantias pelos credores.

Parágrafo único. Dissolvido o FGP, o seu patrimônio será rateado entre os cotistas, com base na situação patrimonial à data da dissolução.

Art. 21. É facultada a constituição de patrimônio de afetação que não se comunicará com o restante do patrimônio do FGP, ficando vinculado exclusivamente à garantia em virtude da qual tiver sido constituído, não podendo ser objeto de penhora, arresto, sequestro, busca e apreensão ou qualquer ato de constrição judicial decorrente de outras obrigações do FGP.

Parágrafo único. A constituição do patrimônio de afetação será feita por registro em Cartório de Registro de Títulos e Documentos ou, no caso de bem imóvel, no Cartório de Registro Imobiliário correspondente.

Art. 22. A União somente poderá contratar parceria público-privada quando a soma das despesas de caráter continuado derivadas do conjunto das parcerias já contratadas não tiver excedido, no ano anterior, a 1% (um por cento) da receita corrente líquida do exercício, e as despesas anuais dos contratos vigentes, nos 10 (dez) anos subsequentes, não excedam a 1% (um por cento) da receita corrente líquida projetada para os respectivos exercícios.

Capítulo VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 23. Fica a União autorizada a conceder incentivo, nos termos do Programa de Incentivo à Implementação de Projetos de Interesse Social – PIPS, instituído pela Lei nº 10.735, de 11 de setembro de 2003, às aplicações em fundos de investimento, criados por instituições financeiras, em direitos creditórios provenientes dos contratos de parcerias público-privadas.

Art. 24. O Conselho Monetário Nacional estabelecerá, na forma da legislação pertinente, as diretrizes para a concessão de crédito destinado ao financiamento de contratos de parcerias público-privadas, bem como para participação de entidades fechadas de previdência complementar.

Art. 25. A Secretaria do Tesouro Nacional editará, na forma da legislação pertinente, normas gerais relativas à consolidação das contas públicas aplicáveis aos contratos de parceria público-privada.

Art. 26. O inciso I do § 1º do art. 56 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, passa a vigorar com a seguinte redação:

I - caução em dinheiro ou em títulos da dívida pública, devendo estes ter sido emitidos sob a forma escritural, mediante registro em sistema centralizado de liquidação e de custódia autorizado pelo Banco Central do Brasil e avaliados pelos seus valores econômicos, conforme definido pelo Ministério da Fazenda;

Art. 27. As operações de crédito efetuadas por empresas públicas ou sociedades de economia mista controladas pela União não poderão exceder a 70% (setenta por cento) do total das fontes de recursos financeiros da sociedade de propósito específico, sendo que para as áreas das regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, onde o Índice de Desenvolvimento Humano – IDH seja inferior à média nacional, essa participação não poderá exceder a 80% (oitenta por cento).

§ 1º Não poderão exceder a 80% (oitenta por cento) do total das fontes de recursos financeiros da sociedade de propósito específico ou 90% (noventa por cento) nas áreas das regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, onde o Índice de Desenvolvimento Humano – IDH seja inferior à média nacional, as operações de crédito ou contribuições de capital realizadas cumulativamente por:

I – entidades fechadas de previdência complementar;

II – empresas públicas ou sociedades de economia mista controladas pela União.

§ 2º Para fins do disposto neste artigo, entende-se por fonte de recursos financeiros as operações de crédito e contribuições de capital à sociedade de propósito específico.

Art. 28. A União não poderá conceder garantia ou realizar transferência voluntária aos Estados, Distrito Federal e Municípios se a soma das despesas de caráter continuado derivadas do conjunto das parcerias já contratadas por esses entes tiver excedido, no ano anterior, a 5% (cinco por cento) da receita corrente líquida do exercício ou se as despesas anuais dos contratos vigentes nos 10 (dez) anos subsequentes excederem a 5% (cinco por cento) da receita corrente líquida projetada para os respectivos exercícios. (Redação dada pela Lei nº 12.766, de 2012)

§ 1º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios que contratarem empreendimentos por intermédio de parcerias público-privadas deverão encaminhar ao Senado Federal e à

Secretaria do Tesouro Nacional, previamente à contratação, as informações necessárias para cumprimento do previsto no caput deste artigo.

§ 2º Na aplicação do limite previsto no caput deste artigo, serão computadas as despesas derivadas de contratos de parceria celebrados pela administração pública direta, autarquias, fundações públicas, empresas públicas, sociedades de economia mista e demais entidades controladas, direta ou indiretamente, pelo respectivo ente, excluídas as empresas estatais não dependentes. (Redação dada pela Lei nº 12.024, de 2009)

§ 3º (VETADO)

Art. 29. Serão aplicáveis, no que couber, as penalidades previstas no Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 - Código Penal, na Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992 – Lei de Improbidade Administrativa, na Lei nº 10.028, de 19 de outubro de 2000 - Lei dos Crimes Fiscais, no Decreto-Lei nº 201, de 27 de fevereiro de 1967, e na Lei nº 1.079, de 10 de abril de 1950, sem prejuízo das penalidades financeiras previstas contratualmente.

Art. 30. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 30 de dezembro de 2004; 183ª da Independência e 116ª da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Bernard Appy

Nelson Machado

Este texto não substitui o publicado no DOU de 31.12.2004

ANEXO B – LEI N. 13.334 - PPI

**Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos**

LEI Nº 13.334, DE 13 DE SETEMBRO DE 2016.

Cria o Programa de Parcerias de Investimentos - PPI; altera a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DO PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS

Art. 1º Fica criado, no âmbito da Presidência da República, o Programa de Parcerias de Investimentos - PPI, destinado à ampliação e fortalecimento da interação entre o Estado e a iniciativa privada por meio da celebração de contratos de parceria para a execução de empreendimentos públicos de infraestrutura e de outras medidas de desestatização.

§ 1º Podem integrar o PPI:

I - os empreendimentos públicos de infraestrutura em execução ou a serem executados por meio de contratos de parceria celebrados pela administração pública direta e indireta da União;

II - os empreendimentos públicos de infraestrutura que, por delegação ou com o fomento da União, sejam executados por meio de contratos de parceria celebrados pela administração

pública direta ou indireta dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios; e

III - as demais medidas do Programa Nacional de Desestatização a que se refere a Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997.

§ 2º Para os fins desta Lei, consideram-se contratos de parceria a concessão comum, a concessão patrocinada, a concessão administrativa, a concessão regida por legislação setorial, a permissão de serviço público, o arrendamento de bem público, a concessão de direito real e os outros negócios público-privados que, em função de seu caráter estratégico e de sua complexidade, especificidade, volume de investimentos, longo prazo, riscos ou incertezas envolvidos, adotem estrutura jurídica semelhante.

Art. 2º São objetivos do PPI:

I - ampliar as oportunidades de investimento e emprego e estimular o desenvolvimento tecnológico e industrial, em harmonia com as metas de desenvolvimento social e econômico do País;

II - garantir a expansão com qualidade da infraestrutura pública, com tarifas adequadas;

III - promover ampla e justa competição na celebração das parcerias e na prestação dos serviços;

IV - assegurar a estabilidade e a segurança jurídica, com a garantia da mínima intervenção nos negócios e investimentos; e

V - fortalecer o papel regulador do Estado e a autonomia das entidades estatais de regulação.

Art. 3º Na implementação do PPI serão observados os seguintes princípios:

I - estabilidade das políticas públicas de infraestrutura;

II - legalidade, qualidade, eficiência e transparência da atuação estatal; e

III - garantia de segurança jurídica aos agentes públicos, às entidades estatais e aos particulares envolvidos.

Art. 4º O PPI será regulamentado por meio de decretos que, nos termos e limites das leis setoriais e da legislação geral aplicável, definirão:

I - as políticas federais de longo prazo para o investimento por meio de parcerias em empreendimentos públicos federais de infraestrutura e para a desestatização;

II - os empreendimentos públicos federais de infraestrutura qualificados para a implantação por parceria e as diretrizes estratégicas para sua estruturação, licitação e contratação; e

III - as políticas federais de fomento às parcerias em empreendimentos públicos de infraestrutura dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios.

Art. 5º Os empreendimentos do PPI serão tratados como prioridade nacional por todos os agentes públicos de execução ou de controle, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Art. 6º Os órgãos, entidades e autoridades da administração pública da União com competências relacionadas aos empreendimentos do PPI formularão programas próprios visando à adoção, na regulação administrativa, independentemente de exigência legal, das práticas avançadas recomendadas pelas melhores experiências nacionais e internacionais, inclusive:

I - edição de planos, regulamentos e atos que formalizem e tornem estáveis as políticas de Estado fixadas pelo Poder Executivo para cada setor regulado, de forma a tornar segura sua execução no âmbito da regulação administrativa, observadas as competências da legislação específica, e mediante consulta pública prévia;

II - eliminação de barreiras burocráticas à livre organização da atividade empresarial;

III - articulação com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE, bem como com a Secretaria de Acompanhamento Econômico - SEAE do Ministério da Fazenda, para fins de compliance com a defesa da concorrência; e

IV - articulação com os órgãos e autoridades de controle, para aumento da transparência das ações administrativas e para a eficiência no recebimento e consideração das contribuições e recomendações.

CAPÍTULO II

DO CONSELHO DO PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Art. 7º Fica criado o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - CPPI, com as seguintes competências:

I - opinar, previamente à deliberação do Presidente da República, quanto às propostas dos órgãos ou entidades competentes, sobre as matérias previstas no art. 4º desta Lei;

II - acompanhar a execução do PPI;

III - formular propostas e representações fundamentadas aos Chefes do Poder Executivo dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

IV - formular recomendações e orientações normativas aos órgãos, entidades e autoridades da administração pública da União;

V - exercer as funções atribuídas:

a) ao órgão gestor de parcerias público-privadas federais pela Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004;

b) ao Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; e

c) ao Conselho Nacional de Desestatização pela Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997;

VI - editar o seu Regimento Interno.

§ 1º Serão membros do CPPI, com direito a voto, o Secretário-Executivo da Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - SPPI, que também atuará como Secretário-Executivo do Conselho; o Ministro-Chefe da Casa Civil; os Ministros de Estado da Fazenda, do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, dos Transportes, Portos e Aviação Civil e o do Meio Ambiente; o Presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES e o Presidente da Caixa Econômica Federal.

§ 2º Serão convidados a participar das reuniões do Conselho, sem direito a voto, os ministros setoriais responsáveis pelas propostas ou matérias em exame e, quando for o caso, os dirigentes máximos das entidades reguladoras competentes.

§ 3º A composição do Conselho do Programa de Parcerias de Investimento da Presidência da República observará, quando for o caso, o § 2º do art. 5º da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997.

§ 4º As reuniões do Conselho serão presididas pelo Presidente da República, a quem caberá, nas matérias deliberativas, a decisão final em caso de empate.

CAPÍTULO III

DA SECRETARIA DO PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS

Art. 8º A Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos - SPPI será chefiada por um Secretário-Executivo, a quem compete:

I - dirigir a SPPI, superintender e coordenar suas atividades e orientar-lhe a atuação;

II - despachar com o Presidente da República;

III - assessorar o Presidente da República em assuntos relativos à atuação da SPPI, elaborando pareceres e estudos ou propondo normas, medidas e diretrizes;

IV - exercer orientação normativa e supervisão técnica quanto às matérias relativas às atribuições da SPPI;

V - editar o Regimento Interno da SPPI; e

VI - editar e praticar os atos normativos e os demais atos, inerentes às suas atribuições.

Art. 9º A SPPI deverá dar amplo acesso para o Congresso Nacional aos documentos e informações dos empreendimentos em execução do PPI, fornecendo, em até trinta dias, os dados solicitados.

§ 1º Ao atender ao disposto no **caput**, a SPPI poderá exigir sigilo das informações fornecidas.

§ 2º Cabe à SPPI enviar ao Congresso Nacional, até 30 de março do ano subsequente, relatório detalhado contendo dados sobre o andamento dos empreendimentos e demais ações no âmbito do PPI, ocorridos no ano anterior.

Art. 10. A composição, funcionamento e detalhamento das competências da SPPI serão estabelecidos em ato do Poder Executivo.

CAPÍTULO IV

DA ESTRUTURAÇÃO DOS PROJETOS

Art. 11. Ao ministério setorial ou órgão com competência para formulação da política setorial cabe, com o apoio da SPPI, a adoção das providências necessárias à inclusão do empreendimento no âmbito do PPI.

Art. 12. Para a estruturação dos projetos que integrem ou que venham a integrar o PPI, o órgão ou entidade competente poderá, sem prejuízo de outros mecanismos previstos na legislação:

I - utilizar a estrutura interna da própria administração pública;

II - contratar serviços técnicos profissionais especializados;

III - abrir chamamento público;

IV - receber sugestões de projetos, sendo vedado qualquer ressarcimento; ou

V - celebrar diretamente com o Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias - FAEP contrato de prestação de serviços técnicos profissionais especializados.

Art. 13. Observado o disposto no art. 3º da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, e no § 3º do art. 10 da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, a licitação e celebração de parcerias dos empreendimentos públicos do PPI independem de lei autorizativa geral ou específica.

CAPÍTULO V

DO FUNDO DE APOIO À ESTRUTURAÇÃO DE PARCERIAS

Art. 14. Fica o BNDES autorizado a constituir e participar do Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias - FAEP, que terá por finalidade a prestação onerosa, por meio de contrato, de serviços técnicos profissionais especializados para a estruturação de parcerias de investimentos e de medidas de desestatização.

§ 1º O FAEP terá natureza privada e patrimônio próprio separado do patrimônio dos cotistas, será sujeito a direitos e obrigações próprios e terá capacidade de celebrar, em seu nome, contratos, acordos ou qualquer ajuste que estabeleça deveres e obrigações e que seja necessário à realização de suas finalidades.

§ 2º O FAEP possuirá prazo inicial de dez anos, renovável por iguais períodos.

§ 3º O administrador e os cotistas do FAEP não responderão por qualquer obrigação do Fundo, salvo pela integralização das cotas que subscreverem.

§ 4º O FAEP será administrado, gerido e representado judicial e extrajudicialmente pelo BNDES.

§ 5º O FAEP poderá se articular com os órgãos ou entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios cuja atuação funcional seja ligada à estruturação, liberação, licitação, contratação e financiamento de

empreendimentos e atividades, para troca de informações e para acompanhamento e colaboração recíproca nos trabalhos.

§ 6º Constituem recursos do FAEP:

I - os oriundos da integralização de cotas, em moeda corrente nacional, por pessoas jurídicas de direito público, organismos internacionais e pessoas naturais ou jurídicas de direito privado, estatais ou não estatais;

II - as remunerações recebidas por seus serviços;

III - os recebidos pela alienação de bens e direitos, ou de publicações, material técnico, dados e informações;

IV - os rendimentos de aplicações financeiras que realizar;
e

V - os recursos provenientes de outras fontes definidas em seu estatuto.

§ 7º O FAEP destinará parcela do preço recebido por seus serviços como remuneração ao BNDES pela administração, gestão e representação do Fundo, de acordo com o seu estatuto.

§ 8º O FAEP não pagará rendimentos a seus cotistas, assegurado a qualquer deles o direito de requerer o resgate total ou parcial de suas cotas, fazendo-se a liquidação com base na situação patrimonial do Fundo, sendo vedado o resgate de cotas em valor superior ao montante de recursos financeiros disponíveis ainda não vinculados às estruturas integradas já contratadas, nos termos do estatuto.

§ 9º O estatuto do FAEP deverá prever medidas que garantam a segurança da informação, de forma a contribuir para a ampla competição e evitar conflitos de interesses nas licitações das parcerias dos empreendimentos públicos.

Art. 15. O FAEP poderá ser contratado diretamente por órgãos e entidades da administração pública para prestar serviços técnicos profissionais especializados visando à estruturação de contratos de parceria e de medidas de desestatização.

Art. 16. Para a execução dos serviços técnicos para os quais houver sido contratado, o FAEP poderá contratar, na forma da legislação, o suporte técnico de pessoas naturais ou jurídicas especializadas, cabendo aos agentes públicos gestores do Fundo, com o apoio da SPPI, a coordenação geral dos trabalhos e a articulação com os demais órgãos e entidades envolvidos.

CAPÍTULO VI

DA LIBERAÇÃO DE EMPREENDIMENTOS DO PPI

Art. 17. Os órgãos, entidades e autoridades estatais, inclusive as autônomas e independentes, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, com competências de cujo exercício dependa a viabilização de empreendimento do PPI, têm o dever de atuar, em conjunto e com eficiência, para que sejam concluídos, de forma uniforme, econômica e em prazo compatível com o caráter prioritário nacional do empreendimento, todos os processos e atos administrativos necessários à sua estruturação, liberação e execução.

§ 1º Entende-se por liberação a obtenção de quaisquer licenças, autorizações, registros, permissões, direitos de uso ou exploração, regimes especiais, e títulos equivalentes, de natureza regulatória, ambiental, indígena, urbanística, de trânsito, patrimonial pública, hídrica, de proteção do patrimônio cultural, aduaneira, minerária, tributária, e quaisquer outras, necessárias à implantação e à operação do empreendimento.

§ 2º Os órgãos, entidades e autoridades da administração pública da União com competências setoriais relacionadas aos empreendimentos do PPI convocarão todos os órgãos, entidades e autoridades da União, dos Estados, do Distrito Federal ou dos

Municípios, que tenham competência liberatória, para participar da estruturação e execução do projeto e consecução dos objetivos do PPI, inclusive para a definição conjunta do conteúdo dos termos de referência para o licenciamento ambiental.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 18. A Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, passa a vigorar com as seguintes alterações:

XIV - pela Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos.

§ 3º Integram, ainda, a Presidência da República a Câmara de Comércio Exterior - CAMEX e o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos.” (NR)

“Art. 24-E. Compete à Secretaria de Parcerias de Investimento da Presidência da República - SPPI:

I - coordenar, monitorar, avaliar e supervisionar as ações do Programa de Parcerias de Investimentos e o apoio às ações setoriais necessárias à sua execução, sem prejuízo das competências legais dos Ministérios, órgãos e entidades setoriais;

II - acompanhar e subsidiar, no exercício de suas funções de supervisão e apoio, a atuação dos Ministérios, órgãos e entidades setoriais, assim como do Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias - FAEP;

III - divulgar os projetos do PPI, de forma que permita o acompanhamento público;

IV - celebrar ajustes com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE, bem como com a Secretaria de Acompanhamento Econômico - SEAE do Ministério da Fazenda, para o recebimento de contribuições técnicas visando à adoção das melhores práticas nacionais e internacionais de promoção da ampla e justa competição na celebração das parcerias e na prestação dos serviços; e

V - celebrar ajustes ou convênios com órgãos ou entidades da administração pública da União, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios, para a ação coordenada ou para o exercício de funções descentralizadas.

§ 1º A SPPI terá as mesmas prerrogativas ministeriais quanto à utilização de sistemas, em especial, aqueles destinados à tramitação de documentos.

§ 2º A SPPI tem como estrutura básica o Gabinete, a Secretaria Executiva e até três Secretarias.”

Art. 19. Fica criado o Cargo de Natureza Especial - CNE de Secretário-Executivo da SPPI.

Art. 20. A Empresa de Planejamento e Logística - EPL passa a ser vinculada à SPPI, cabendo-lhe prestar apoio ao CPPI.

Art. 21. Aplicam-se as disposições desta Lei, no que couber, aos empreendimentos empresariais privados que, em regime de autorização administrativa, concorram ou convivam, em setor de titularidade estatal ou de serviço público, com empreendimentos públicos a cargo de entidades estatais ou de terceiros contratados por meio das parcerias de que trata esta Lei.

Art. 22. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 13 de setembro de 2016; 195^o da Independência e 128^o da República.

MICHEL TEMER

Henrique Meirelles

Maurício Quintella

Fernando Coelho Filho

Dyogo Henrique de Oliveira

José Sarney Filho

Este texto não substitui o publicado no DOU de 13.9.2016 -
Edição extra e retificado em 15.9.2016